Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 11 / 24. FEBRUAR 2021

F1-Präsentation: Alfa Romeo C41

Neue Nase für Sauber-Renner

Neue F1-Motoren für 2025

Mehr Elektro, gleiche Power

Formel E: Saisonvorschau

Deutsche Teams jagen Techeetah

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 11



F1-Präsentation: Alpha Tauri AT02

Kleines Red-Bull-Team mit großen Zielen



NASCAR-Historie: Daytona 2001

Das letzte Rennen von Dale Earnhardt Sr.



MotoGP-Präsentation: Honda

WM-Titel als Ziel – wie fit ist Marc Márquez?

Inhalt

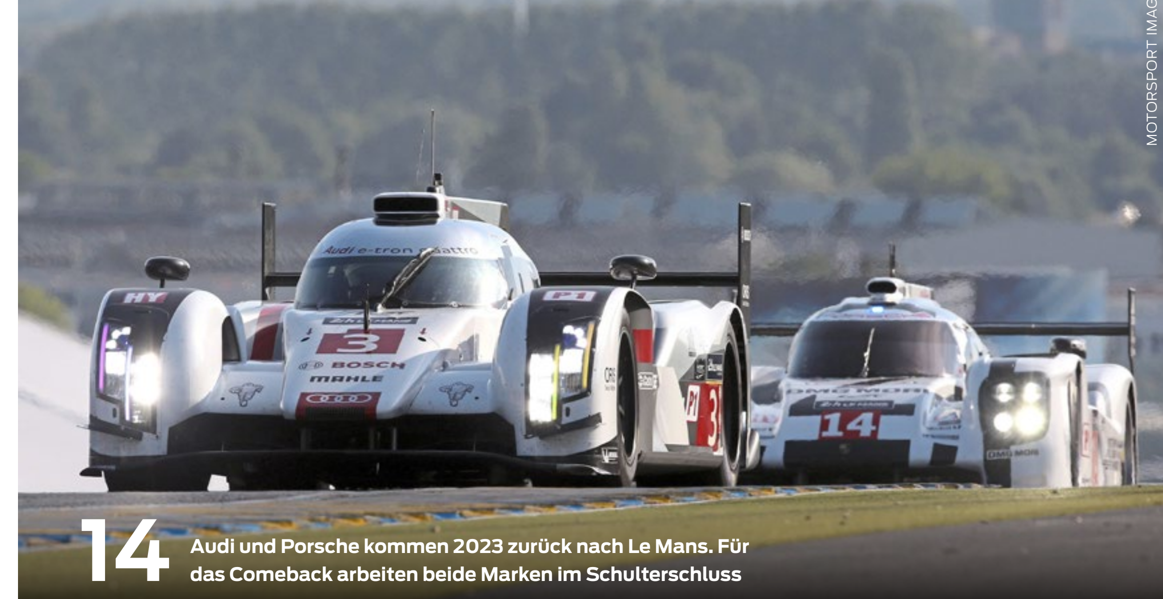
Automobil:

Motorrad:

Leserservice:


MERCEDES

6 Die Formel 1 brütet über dem Motor der Zukunft. Wie soll die Power-Unit ab 2025 aussehen?


MOTORSPORT IMAGES

14 Audi und Porsche kommen 2023 zurück nach Le Mans. Für das Comeback arbeiten beide Marken im Schulterschluss



MONSTER ENERGY

30 MotoGP-Interview: Maverick Viñales über seine Erwartungen 2021 und den neuen Teamkollegen

Editorial

Die Öffentlichkeitsarbeit im Motorsport findet derzeit hauptsächlich digital statt. Das wird langsam zum Problem bei der Qualität der Berichterstattung.

Ich gebe zu, dass ich noch der analogen Generation angehöre. Jeden neuen Schritt in die Digitalisierung betrachte ich sehr zum Unverständnis, teils auch zur Belustigung meiner jungen Kollegen mit Skepsis. Ich fühle mich erst wohl, wenn ein Resultat oder eine Pressemitteilung ausgedruckt ist. Und wenn ich mit den Leuten direkt oder am Telefon sprechen kann. Die Coronakrise hat uns neue Formen der Kommunikation gebracht, auf die die Digitalisierungs-Fritzen mächtig stolz sind. Weil sie uns damit noch besser überwachen können. Nur darum geht es und um nichts anderes.

Ich musste im letzten Jahr völlig neue Vokabeln lernen. Zoom, Microsoft Teams, Webex. Der Unterschied zum Telefon ist, dass man sein Gegenüber auch sieht. Solange die Software mal wieder nicht abrauscht oder Microsoft mir gegen meinen Willen ein Update auf den Computer gespielt hat, das alles nur schlechter, auf keinen Fall besser macht. Ich sage Ihnen nach einem Jahr voller Software-, Verbindungs- und Tonproblemen nur eines: Die analoge Welt ist immer noch tausend Mal besser als die digitale.

Warum das so ist? Schauen Sie sich mal den Output des letzten Jahres an und vergleichen ihn mit früher. Die Qualität der Geschichten ist deutlich schlechter geworden. Die Formel 1 hatte 2020 nur das Glück, dass ihr die Ereignisse während der Saison genügend Stoff geliefert haben. Aber seit der Winterpause herrscht tote Hose.

Und was bitte hat das jetzt mit der Digitalisierung zu tun? Dass die Journalisten nicht mehr so recherchieren können wie gewohnt. Gute Geschichten entstehen im direkten Gespräch. Nicht in Zoom-Konferenzen oder Teams-Interviews, wo der Pressesprecher mithört und die Befragten ihre Antwort gleich selbst zensieren.

Alles was digital abläuft, ist gefühlt irgendwie öffentlich. Da redet sich keiner um Kopf und Kragen. Da geht keiner ins Detail. Da bleibt Hintergründiges ausgespart. Weil jeder fürchtet, dass seine Wortspenden für immer und ewig in dunklen Archiven des Internets landen und bei Bedarf gegen einen verwendet werden können. Alle treibt die Angst vor einem Shitstorm um. Das ist auch so eine Unart. Man schützt sich mit Gemeinplätzen vor einer Überreaktion im Netz. Da frage ich mich: Vor wem haben die überhaupt Angst? Der Großteil des digitalen Mobs ist gesichts- und namenlos. Wer sich nicht traut, mit offenem Visier seine Meinung zu sagen, dessen Meinung ist nichts wert. Und trotzdem nimmt man Rücksicht auf sie.

Der Motorsport sollte die digitalen Plattformen nur als Notlösung in der Pandemie betrachten und wieder zum alten System zurückkehren, wenn der Corona-Spuk ein Ende hat. Mit der Qualität der Geschichten leidet auch das Interesse. Die TV-Anstalten meldeten für die Formel 1 einen Rückgang von 4,5 Prozent der Zuschauerzahlen. Das Fernsehen ist direkt abhängig von uns. Weil wir zwischen den Rennen dafür sorgen, dass Wind in die Segel weht. Ohne uns treibt das Boot in der Flaute. So wie bei IndyCar. Tolle Rennen, aber wenig Zuschauer-Interesse.

Michael Schmidt
Redakteur



42 Supercross-WM: Justin Barcia (#51) und Marvin Musquin (#25) setzen Roczen zu

ALIGN MEDIA



Voll auf die Nase

Alfa Romeo will schon 2021 wieder Teil des Mittelfeldes sein. Dafür haben die Ingenieure viel in die Aerodynamik des neuen C41 investiert. Die Entwicklungs-Token wurden in eine neue Nase gesteckt.

Von: **Michael Schmidt**

Die große Chance liegt noch ein Jahr weit weg. Dann soll die Budgetdeckelung in Kombination mit einem völlig neuen Technik-Reglement die Uhren für alle auf null stellen. Das hoffen vor allem jene Teams, die im Wettrüsten mangels Geld und Personalstärke auf der Strecke geblieben waren. Teams wie Alfa Romeo. Der Schweizer Rennstall ist nur halb so groß wie Mercedes, Ferrari oder Red Bull.

Die letzten drei Jahre landeten die Eidgenossen auf dem achten Platz. Doch während Alfa Romeo 2018 und 2019 von den Rundenzeiten her noch Teil des Mittelfeldes war, verlor man in der abgelaufenen Saison den Anschluss. Der ewige Achte fuhr mit Haas und Williams in einer eigenen Liga hinter dem Feld. Das soll sich ändern, und zwar schon im letzten Jahr der auslaufenden Fahrzeuggeneration. In Hinwil will man nicht warten, bis das Reglement für mehr Chancengleichheit sorgt.

Teamchef Frédéric Vasseur hofft: „Wir haben hohe Erwartungen in die Neuentwicklungen an unserem Auto.“ Die Homologationsbestimmungen schränkten den Spielraum der Ingenieure stark ein. Technikchef Jan Monchaux verrät: „Von den strukturellen Teilen, die mit hohen Kosten verbunden sind, haben wir 70 bis 75 Prozent übernommen. Wir haben viel Zeit darauf verwendet, in welche Bereiche wir unsere Ressourcen investieren sollen, um in dem eingeschränkten Umfeld den maximalen Ertrag zu bekommen.“ Alfa Romeo geht dabei den umgekehrten Weg zu Technikpartner Ferrari. Maranello setzt auf ein neues Getriebe und ein schlankeres Heck. Der Ferrari-Kunde machte das Gegenteil. Das Getriebe wird aus dem Vorjahr übernommen. Dafür wurden die zwei Entwicklungs-Token in eine neue Nase gesteckt.

Die sieht nur auf den ersten Blick ähnlich aus wie die alte. Tatsächlich ist sie in allen Bereichen eine Neukonstruktion, was einen Crashtest verlangte. Die Unterschiede beginnen schon an der Nasenspitze. Der zentrale Lufteinlass ist nicht mehr dreieckig, sondern oval. Die Träger des Frontflügels gerade statt gebogen. Damit ergeben sich zwei völlig andere Kanäle zum Kapuzenflügel unter der Nase. Sie ist im Profil flacher, etwas schmaler und runder. Durch diese Anordnung strömt mehr Luft besser kontrolliert Richtung Seitenkästen und Unterboden.

Die Einheit Flügel und Nase

Damit beantwortet sich auch die Frage, warum die Nase nicht ganz so schlank ausgefallen ist wie bei Mercedes oder Red Bull. „Nase, Frontflügel und Leitbleche sind eine Einheit. Wir verfolgen seit drei Jahren ein anderes Flügelkonzept als die meisten unserer Mitbewerber. Es kommt bei der Nase nicht darauf an wie dick oder dünn sie ist, sondern wie gut die



Neues Auto, alte Fahrer: Räikkönen, Giovinazzi und Kubica bleiben dem Team treu

ALFA ROMEO

Qualität der Strömung ist“, erklärt Monchaux.

Der Frontflügel selbst zeigt deutliche Unterschiede zum C39. Das Hauptblatt wölbt sich am Übergang zur genormten Zone stärker nach oben und verläuft in einer modifizierten Wellenform nach außen. Das zweite Blatt versteckt sich nicht mehr hinter dem ersten und ist stärker angestellt. Die unteren Flaps fallen breiter, die oberen schlanker aus. Auch die vorderen Bremsbelüftungen wurden angepasst. Das zeigt: Die Techniker suchten den Fehler des Vorgängers hauptsächlich im vorderen Bereich des Autos.

Spiegelverkehrte Lackierung

Die neuen Vorschriften für den Unterboden, Diffusor und die hinteren Bremsbelüftungen verlangten auch viel Detailarbeit. Somit unterscheiden sich auch die Leitbleche vor den Seitenkästen, sowie der Unterboden rund um die Hinterräder vom Vorgängermodell. Auch an der Vorderradaufhängung wurde radseitig Hand angelegt. Dafür blieben Chassis, Getriebe, Kühler, die Hinterachse und Teile der Verkleidung weitgehend gleich. Wenn es Unterschiede bei den Seitenkästen oder der Motorabdeckung gibt, fallen sie klein aus oder sind nicht sichtbar. Die spiegelverkehrte Lackierung der Seitenteile macht eine genaue Analyse schwierig.

Bis zum Saisonstart in Bahrain ist auf jeden Fall noch eine Ausbaustufe des C41 in Planung. Wie oft danach noch nachgebessert werden muss, hängt auch vom Verlauf der ersten Rennen statt. Monchaux kann sich nicht vorstellen, dass sein Technikbüro noch viel Arbeit in das 2021er-Auto investiert. Die Arbeit an ihm wird sicher früher eingestellt als beim Vorgänger, der noch bis zum GP Türkei im November weiterentwickelt wurde. „Alle Teams werden tendenziell früher als sonst auf das neue Auto umschwenken. Eine Parallelentwicklung ist wegen der Budgetdeckelung nicht mehr möglich.“

Kenner des Teams werden sich wundern, warum auf den C39 der C41 folgt. Der Grund ist einfach. Man wollte die letzte Ziffer der Typbezeichnung der Jahreszahl angleichen. Der erste Probelauf ist für den 26. Februar in Barcelona anberaumt. Danach bleiben nur noch die drei Testtage in Bahrain. Die kürzeste Saisonvorbereitung aller Zeiten war ein Grund dafür, Kimi Räikkönen, Antonio Giovinazzi und Testpilot Robert Kubica zu behalten. „Wir kennen unsere Fahrer und sparen uns so die Anpassungsphase“, erklärt Vasseur. Auf Simulatorfahrten müssen die drei Fahrer noch warten. Die Anlage wird gerade aufgerüstet und erst für das 2022er-Auto voll genutzt werden können. ■



ALFA ROMEO

Die neue Nase hat neue Eintrittslöcher, ist runder und schlanker



ALFA ROMEO

Beim alten Frontflügel versteckte sich das zweite Element hinter dem ersten



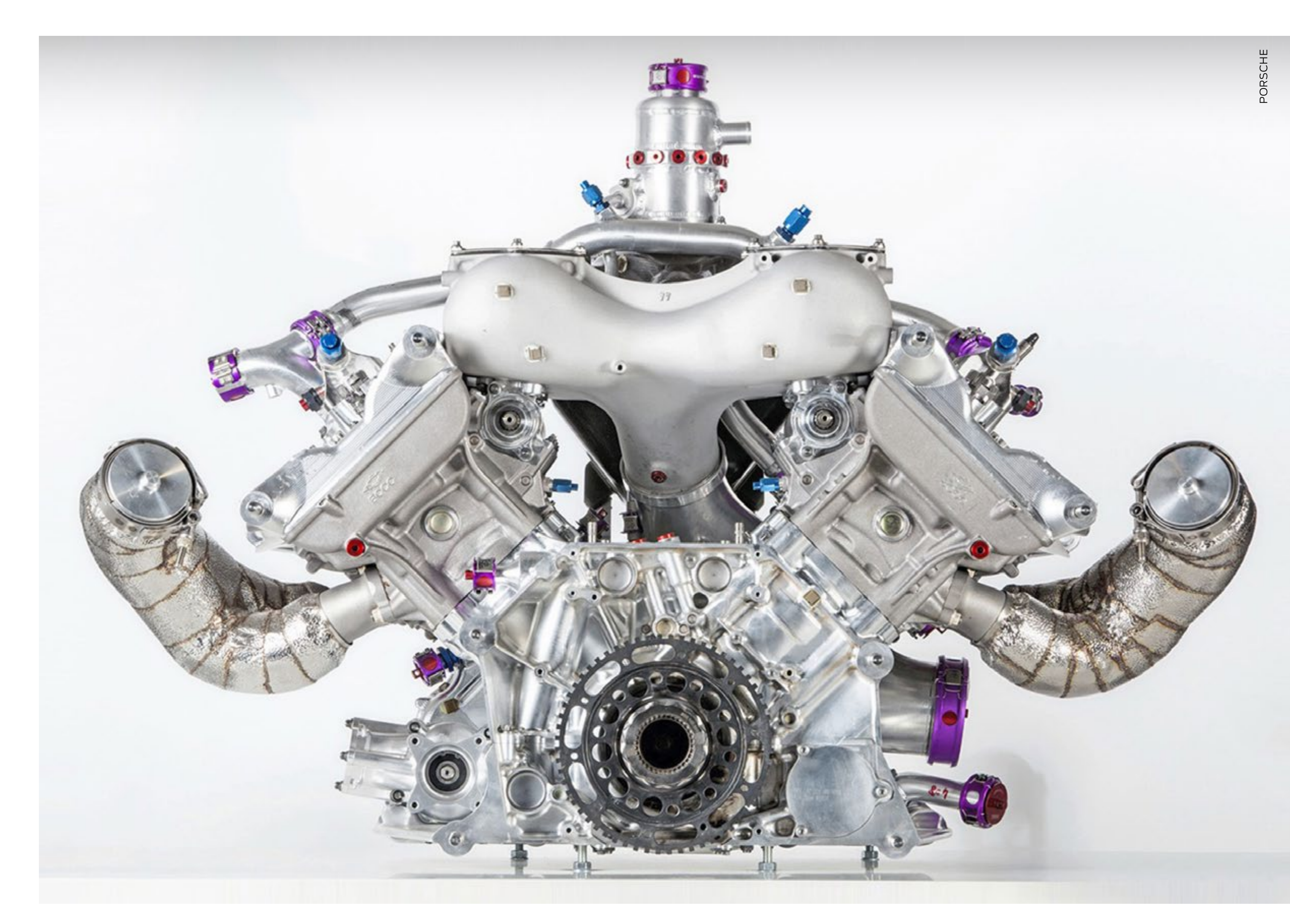
ALFA ROMEO

Die spiegelverkehrte Lackierung erschwert den Vergleich mit dem C39



ALFA ROMEO

Chassis, Getriebe, Kühler und Teile der Hinterachse wurden übernommen


PORSCHE

Mehr Elektro-Power

Der Entwicklungsstopp für die aktuelle Motorengeneration der Formel 1 ist beschlossene Sache. Nur so kann die neue Motorenformel ab 2025 an den Start gehen. Doch wie wird sie aussehen? Die Motorexperten enthüllen interessante Details.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist der komplizierteste Teil der Zukunftsplanung der Formel 1. Budgetdeckelung und die neue Fahrzeuggeneration für 2022 sind durch. Der nachhaltige Kraftstoff sollte 2023 kommen. Mit dem Motor wollte sich die Formel 1 eigentlich bis 2026 Zeit lassen. Doch die Dynamik in der Automobilindustrie und der Politik drängt die Macher der Königsklasse dazu, das nächste Motorenformat ein Jahr vorzuziehen und den CO_2-neutralen Sprit zeitgleich einzuführen. Getreu dem Motto von Michail Gorbatschow: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben."

Der erste Schritt ist getan. Die aktuellen Formel-1-Motoren werden auf dem Stand von Anfang 2022 eingefroren. Damit haben Mercedes, Ferrari, Renault und Honda noch genau eine Korrekturmöglichkeit. Ende dieser Saison werden sie ihre Neukonstruktionen für dieses Jahr an den ab 2022 vorgeschriebenen E10-Kraftstoff anpassen. Dann fällt der Hammer. Änderungen sind nur noch erlaubt, wenn ein gravierendes Standfestigkeitsproblem gelöst werden muss.

> „Wir wollen nicht, dass die Hersteller jedes Jahr neue Verbrennungsmotoren bauen und diskutieren gerade mit ihnen, auf welchem Gebiet sie Wettbewerb haben wollen."
>
> Ross Brawn

Über die Saison 2022 hinweg wird sich die FIA das Kräfteverhältnis der Motoren anschauen und am Ende des Jahres entscheiden, ob einer der Hersteller Nachhilfestunden braucht. Dafür führt der Verband bereits dieses Jahr noch genauere Messmethoden ein, um den Motoren auf den Zahn zu fühlen. Infrage für eine Angleichung kommt nur, wer es nicht in ein Fenster von zwei Prozent zum Klassenbesten schafft.

Das könnte sich zu einem Politikum auswachsen. Mercedes sträubt sich gegen Eingriffe von außen. Vor allem, wenn den Nachzüglern ein höherer Spritverbrauch erlaubt wird. Die F1-Kommission hat deshalb die brisante

Frage der Konvergenz auf eine spätere Zeit verschoben. Wohl wissend, dass man im Moment keine Einigung erwarten kann.

Einfacher, billiger, effizienter

Das Einfrieren der Motorentwicklung war nicht nur ein Kniefall vor Red Bull, die den Honda-Motor in Eigenregie weiter einsetzen werden. Es war auch eine Absicherung für Mercedes, Ferrari und Renault. Man will vermeiden, dass die drei in den Jahren 2022 bis 2024 zweigleisig entwickeln müssen, während ein Neueinsteiger sich voll auf das 2025er-Triebwerk konzentrieren könnte. FIA und Formel-1-Management planen, bis zur Bekanntgabe der neuen Motorenformel auch eine Budgetdeckelung für Motorenhersteller einzuführen. Der müssten sich auch neue Interessenten unterwerfen. Zum Schutz derer, die schon da sind.

Im Augenblick machen sich die Experten Gedanken darüber, wie dieser neue Motor aussehen soll. Formel-1-Sportdirektor Ross Brawn skizziert die generellen Ziele: „Wir müssen CO_2-neutral sein. Die Kosten müssen runter. Und der Sound des Motors muss stimmen."

Einfacher, billiger, effizienter und zukunftsweisend: Das klingt wie die Quadratur des Kreises. FIA-Motorenchef Gilles Simon glaubt trotzdem daran, dass sich diese Ziele vereinbaren lassen: „Mit der Erfahrung der Ingenieure aus den letzten 20 Jahren sind wir heute in der Lage, viele Dinge im Design zu vereinfachen." Der frühere PS-Zauberer von Ferrari und Peugeot gibt ein Beispiel: „Die aktuellen Regeln wurden vor mehr als zehn Jahren geschrieben. Damals hatten wir noch große Angst, dass es auf dem Gebiet des Elektroantriebs zu einem kostspieligen Wettrüsten kommt. Deshalb haben wir Limits in Bezug auf das Laden und das Bereitstellen der Energie gesetzt. Heute würden wir mehr Freiheiten zulassen, weil wir mehr Erfahrung haben."

Laut Simon ist das oberste Ziel, dass der Motor der Zukunft mit nachhaltigem Kraftstoff betrieben werden muss. Doch das allein reicht den Regelhütern nicht: „Die künftige Antriebseinheit muss auch weniger Sprit verbrauchen, weniger Schadstoffe ausstoßen und einen höheren Anteil an elektrischer Leistung beisteuern."

Der geringere Verbrauch vom Verbrenner ist laut Simon technisch eine große Aufgabe: „Wir arbeiten an einem Motor, den man bei Volllast mager fahren kann, und glauben, dass wir die Effizienz des Antriebs noch einmal um zehn Prozent steigern können." Dafür braucht die Formel 1 einen Kraftstoff, der weniger abhängig von der Oktanzahl ist. Da trifft es sich gut, dass Kraftstoff und Motor diesmal parallel entwickelt und aufeinander abgestimmt werden.

Verbrenner verliert Leistung

Eines ist jetzt schon klar: Der Verbrennungsmotor wird Leistung verlieren, die durch die Elektromaschine kompensiert werden muss. Das verlangt mehr Effizienz auf Seite der Batterie und der Elektromotoren. Simon verspricht: „Die Hersteller holen aus den Batterien, die wir heute verwenden, das Maximum heraus. Die künftigen Batterien werden etwas größer sein, aber deutlich leistungsstärker. Sie werden das Beste sein, was der Markt hergibt." Der Wettbewerb soll hauptsächlich auf der Elektroseite stattfinden. Trotz der ehrgeizigen Ziele für den Verbrenner sollen die Entwicklungskosten gering gehalten werden. Das klingt wie ein Widerspruch, ist es aber nicht.

Es gibt Überlegungen, beim Verbrennungsmotor viele Open-Source-Komponenten zuzulassen, deren Design die Hersteller untereinander austauschen können. Also Hightech für jedermann. „So werden nicht jedes Jahr 100 Millionen Euro in die Entwicklung des Verbrenners investiert", verrät Brawn.

Weniger Spielraum hier bedeutet mehr Freiheit dort. Die FIA überlegt, die strengen Grenzen für den Energietransfer aufzugeben. „Wir werden vielleicht immer noch ein Limit für die Power setzen, die wir aus den Batterien holen, die Hersteller aber innerhalb dieser Grenze freier bestimmen lassen, wie sie diese Energie managen. Dadurch können sich die Hersteller differenzieren", skizziert Simon den groben Plan.

Damit soll der Fahrer die Möglichkeit haben, die Leistung auf Knopfdruck selbst zu bestimmen. Simon verspricht: „Wir werden uns da eine spektakuläre Lösung einfallen lassen." Beim F1-Management leuchten schon die Augen: „Mit der heutigen Technik wäre das am TV-Schirm über Grafiken gut für die Zuschauer sichtbar zu machen. Sie können dann sehen, wann der Fahrer die Extra-Power nutzt, oder wie viel er noch in Reserve hat." ■



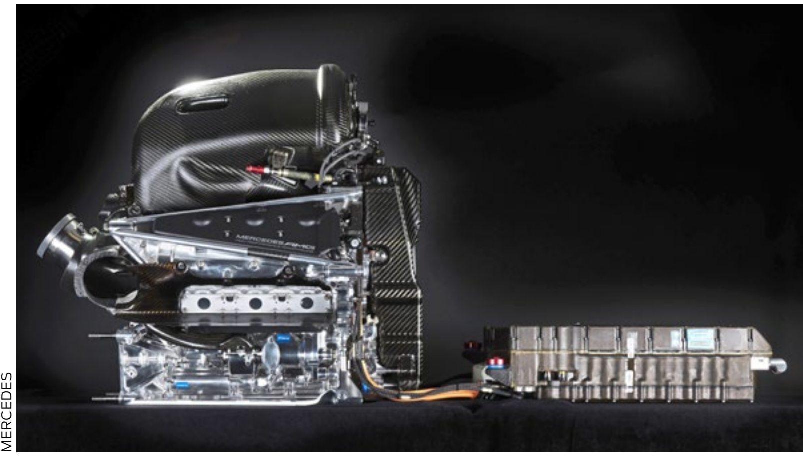
RENAULT

Neue Politik: Beim Verbrenner soll es nur noch begrenzt Wettbewerb geben



WILHELM

Monster im Heck: Die Motoren der Zukunft sollen einfacher werden



MERCEDES

Das Maß aller Dinge: Wer schafft es bis auf zwei Prozent zu Mercedes?



WILHELM

Der Motor bleibt, der Name geht: Aus Honda wird Red Bull Powertrains



MOTORSPORT IMAGES

Franz Tost hofft, dass der neue Alpha Tauri AT-02 regelmäßig im vorderen Mittelfeld fahren wird

RED BULL

Alpha Tauri war 2020 nicht nur dank des Sieges in Monza eine der Überraschungen der Saison. Trotzdem zieht Teamchef Franz Tost im Interview mit MSa ein gemischtes Fazit.

Von: **Tobias Grüner**

Wie hat Corona die Entwicklung des neuen Autos behindert?
Die Ingenieure haben keine Ausrede, dass die Entwicklung in negativer Art beeinflusst wurde. Bei uns lief alles nach Plan. Ich möchte es nicht verschreien, aber bis jetzt haben wir auch noch keinen positiven Corona-Fall – bis auf einen Fahrer, aber der war weit weg in Dubai.

Sie kommen genau wie Red Bull aus Österreich. Die Fabrik befindet sich in Italien. Sind Heimatbesuche aktuell überhaupt möglich?
Ich würde schon mal gerne zurück in die Heimat, vor allem um Ski zu fahren. Aber das geht leider momentan nicht. Das Risiko ist viel zu groß. Ich bin auch über Weihnachten hiergeblieben und habe etwas Zeit in der Fabrik verbracht und zum Arbeiten genutzt. Das Skifahren muss noch ein Jahr warten.

Mit der engeren Red-Bull-Partnerschaft stiegen auch die Erwartungen. Wurden die Ziele letztes Jahr erfüllt?
Was die Platzierung in der Teamwertung angeht nicht. Die Punktezahl war okay. Der Sieg war natürlich auch gut und wichtig. Leider haben wir einige Rennen durch Fehler vermasselt. So ist Gasly in Imola mit einem defekten Kühler ausgeschieden, der überhaupt nicht ins Auto hätte kommen dürfen. Dazu kamen noch weitere technische Defekte, wie zum Beispiel bei Kvyat in Silverstone. Da war die Luftführung einer Bremshutze blockiert, was dazu führte, dass ein Reifen explodierte. Das Team muss, was die Haltbarkeit angeht, noch einen Schritt nach vorne machen. Damit war ich nicht zufrieden.

Aber vom Speed des Autos wäre mehr drin gewesen?
Ja, das Auto hat die nötige Performance gehabt. Wir hätten noch häufiger im vorderen Bereich des Mittelfelds fahren müssen.

„Möchte nicht noch eine Saison wie 2020 erleben“

Weil es von Monza direkt nach Mugello ging, fiel die Party damals aus. Wurde sie inzwischen nachgeholt?
Ich bin kein großer Fan von Feiern. Deshalb war ich froh, dass Mugello gleich danach kam. Für mich ist das Rennen mit der Zielflagge beendet. Selbst die Siegerehrung und solche Dinge sind für mich völlig uninteressant.

Alpha Tauri will die Red-Bull-Kooperation weiter vertiefen. Wird der Aufwärtstrend durch die Restriktionen bei der Entwicklung gebremst?
Das Team fühlt sich nicht benachteiligt. Wir haben gemeinsam vereinbart, dass das Chassis vom letzten Jahr übernommen wird. Was die Aerodynamik angeht, hat jedes Team noch Möglichkeiten für die Weiterentwicklung. Die Maßnahmen wurden aus Kostengründen so eingeführt, was ich für eine gute Entscheidung halte.

Das Auto für 2022 haben die Ingenieure auch noch im Hinterkopf. Gibt es überhaupt noch einen Upgrade-Plan für das aktuelle Modell?
Die Pläne für 2022 sind nicht nur im Hinterkopf, sondern ganz vorne angesiedelt. Wir müssen jetzt mal schauen, wo wir mit dem aktuellen Auto von der Performance her stehen. Ich hoffe, dass wir im vorderen Mittelfeld fahren können. Große Entwicklungen während der Saison sind nicht geplant. Der technische Direktor muss irgendwann die Entscheidung treffen, in welche Richtung es geht. Aber das Hauptaugenmerk richtet sich schon auf die Entwicklung des 2022er-Autos.

Also gibt es noch eine gewisse Flexibilität?
Es gibt noch keinen festen Punkt, ab dem wir die Entwicklung am aktuellen Auto einstellen. Aber spätestens ab Juni oder Juli verschieben wir sicher alle Ressourcen auf das 2022er-Auto.

Können Sie bei den neuen 2022er-Autos vom Red-Bull-Knowhow profitieren?
Wir können natürlich nur innerhalb des Reglements mit Red Bull Technology zusammenarbeiten. Das heißt, dass wir auch 2022 das Getriebe, die Hydraulik und Teile der Hinterrad-Aufhängung übernehmen werden. Mir wäre es am liebsten, wenn der komplette hintere Teil von Red Bull stammte. Das wird zu Beginn mit dem neuen Reglement etwas schwieriger, aber mit der Zeit wird es dann wieder in diese Richtung gehen.

> „Ewig wird Red Bull natürlich nicht zuschauen, wenn die Teams im Minus arbeiten. Ich hoffe sehr, dass wir das wieder in die Reihe bringen.“
>
> Franz Tost, Alpha Tauri

Reichen die Änderungen für 2022 aus, dass Alpha Tauri direkt ganz vorne mitfährt?
Da muss von unserer technischen Seite etwas mehr kommen. Vor allem unsere Infrastruktur ist noch nicht gut genug aufgestellt. Wir wollen uns mit dem neuen Reglement erst einmal stabilisieren. Ich hoffe, dass das Feld näher zusammenrückt, erwarte das aber erst ab 2023. Die Top-Teams dürfen ihre Mitarbeiter ja noch bis Juni 2021 behalten. Sie werden viel Zeit und Energie in die 2022er-Entwicklung investieren. Dieser technische Vorsprung wird auch noch 2023 mitgenommen. Aber danach rechne ich durch die Ausgabengrenze schon damit, dass das Feld näher zusammenkommt.

Müssen Sie sich mit dem neuen Finanzrahmen überhaupt einschränken?
Wir liegen aktuell unterhalb der Kostengrenze. Natürlich werden aber auch wir ein großes Augenmerk auf die Ausgaben legen, weil das Cost-Cap nächstes Jahr noch einmal um fünf Millionen reduziert wird und wir beim 2022er-Modell keine gebrauchten Teile von Red Bull übernehmen können. Deshalb liegen wir 2022 am Limit. Für 2023 sieht es dann etwas entspannter aus. Da können wir dann bereits gefahrene Teile von Red Bull Technology verwenden, was viel Geld spart.

Ab 2022 betreibt Red Bull die Honda-Motoren in Eigenregie. Ab 2025 gibt es ganz neue Motoren. Wie sieht der ideale Antrieb Ihrer Meinung nach aus?
Ich würde beim V6 bleiben, mit Turbo, aber ohne die MGU-H. Die MGU-K muss rein, weil wir ein Energie-Rückgewinnungs-System brauchen. Und dann sollte die Hauptkonzentration auf der Verwendung von CO_2-neutralen E-Fuels liegen. Damit würden wir die Anforderungen in Sachen Emissionen einhalten und wären für die Zukunft gut aufgestellt. Wir brauchen mehr Hersteller. Der neue Motor muss deshalb auch finanziell tragbar sein und den Kostenrahmen genau definieren. Das Reglement sollte auch einem Cosworth oder einem Mario Illien den Bau eines Motors erlauben. Wenn die Türen für neue Hersteller offen sind, kommt es nicht mehr zu solch einer Zwangssituation, in der wir uns aktuell befinden. Um Kosten zu sparen, sollten die Materialien eingeschränkt werden. Der Motor sollte lange halten, damit insgesamt nicht so viele Motoren gebaut werden müssen. Das reduziert auch die Zahl der Prüfstandsläufe.

Red Bull hat mit Sergio Pérez einen Fahrer ohne Vergangenheit im Juniorkader verpflichtet. Hatte man bei der Talentauswahl zuletzt kein glückliches Händchen?
Ich denke schon, dass wir gute Fahrer ausgewählt haben. Wenn man sich nur Carlos Sainz anschaut, der jetzt bei Ferrari fährt. Oder Daniel Ricciardo bei McLaren. Pierre Gasly hat auch immerhin ein Rennen gewonnen. Am Ende war es eine Entscheidung, die von Red Bull getroffen wurde. Pérez ist ein erfahrener Pilot, der weiß, was ihm an der Seite von Verstappen blüht. Er wird mit der Situation deshalb vielleicht etwas besser umgehen.

Glauben Sie, dass Pierre Gasly noch eine Chance bekommt aufzusteigen?
Glauben heißt nicht wissen. Deshalb bin ich da vorsichtig. Pierre ist auf jeden Fall ein superguter Fahrer. Ich bin momentan einfach froh, dass er uns nicht weggenommen wurde. Mit unserer Paarung sind wir sehr gut aufgestellt.

Noch weiß niemand, wie die 2021 abläuft. Wäre es ein Problem für Alpha Tauri, wenn wegen Corona wieder Rennen und damit auch Einnahmen wegbrechen?
Ich möchte nicht noch einmal eine Saison wie 2020 erleben, nach der wir eine ordentliche Summe an Geldern nicht bekommen haben, weil es weniger Rennen gab und die Zuschauer gefehlt haben. Wir haben diese Saison einen Risikofaktor berücksichtigt. Aber trotzdem ist das Jahr kritisch, weil wir ja zwei Autos parallel am Laufen haben. Die Entwicklung für 2022 ist sehr kostenintensiv. Deshalb hoffe ich schwer, dass alle Rennen stattfinden und dass im Laufe der Saison auch wieder Zuschauer kommen dürfen und die Organisatoren Einnahmen verzeichnen. Die Unsicherheit ist natürlich für alle unangenehm.

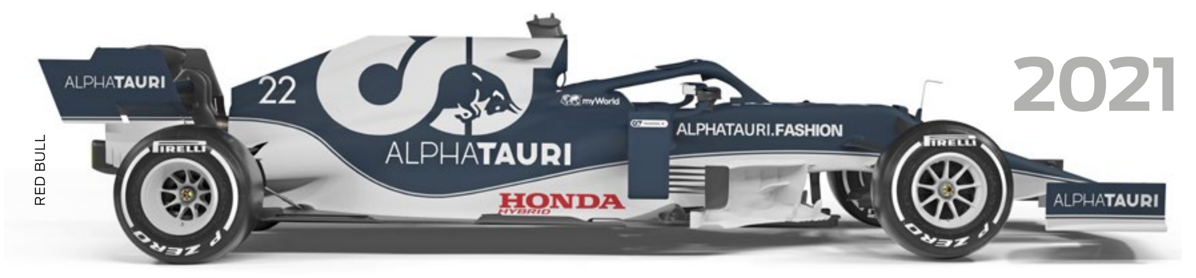
Aber das Überleben Ihres Rennstalls ist nicht akut gefährdet?
Unser Überleben ist nicht gefährdet. Aber ewig wird Red Bull natürlich nicht zuschauen, wenn die Teams im Minus arbeiten. Ich hoffe sehr, dass wir das irgendwie wieder in die Reihe bringen. ■



Franz Tost

Geburtstag: 20. Januar 1956
Geburtsort: Trins/Tirol
Herkunftsland: Österreich





RED BULL

Flucht nach vorne

Alpha Tauri will 2021 mit dem AT02 im vorderen Mittelfeld herumgeigen. Veränderungen im Vergleich zum Vorgänger wurden vor allem an der Frontpartie vorgenommen.

Von: **Tobias Grüner**

Mit dem Team-Launch am Freitag läutete Alpha Tauri offiziell die zweite Saison des Rennstalls ein. Wurde die Geburt vor zwölf Monaten noch vor großem Publikum im Hangar 7 gefeiert, suchte sich das Team nun ganz Corona-konform eine kleinere Bühne. Pierre Gasly und Yuki Tsunoda durften in der Alpha-Tauri-Filiale in Salzburg einen ersten Blick auf das neue Auto werfen. Wobei es sich eigentlich gar nicht um den AT02 handelte, der da zwischen den Kleiderstangen posierte, sondern um einen umlackierten AT01.

Einen besseren Eindruck vom neuen Einsatzfahrzeug lieferten Computergrafiken, die der Rennstall parallel zum Team-Launch um 9 Uhr in der Früh verschickte. Die Uhrzeit war bewusst gewählt, damit auch die Fans in der Heimat von Honda und Rookie-Pilot Tsunoda an der feierlichen Zeremonie teilhaben konnten, ohne mitten in der Nacht aufstehen zu müssen. So ganz vom Hocker riss das Event die Zuschauer aber sicher nicht. Optisch erinnert das 2021er-Modell stark an seinen Vorgänger. An der Front findet sich nun mehr blaue als weiße Farbe. Dafür strahlen die Felgen nun hell, als wären sie in ein Milchbad getunkt worden.

Anpassung an neue Regeln

Technische Modifikationen waren auf den ersten Blick noch nicht viele zu erkennen. Klar, der Unterboden zeigte am hinteren Ende wie vom Reglement verlangt einen tiefen Einschnitt. Dazu entdeckte man auch noch kleinere Retuschen am Front- und Heckflügel, an der Nase und den seitlichen Leitblechen. Aber wie ein völlig neues Modell wirkte der AT02 auf den ersten Blick irgendwie nicht.

Doch Technik-Direktor Jodie Egginton versichert, dass der AT02 nicht bloß ein Evolutionsmodell ist: „Die Änderungen am Unterboden, dem Diffusor und den Bremshutzen, die vom Reglement verlangt wurden, haben eine Vielzahl von Optimierungsmaßnahmen zur Folge gehabt. Das ging weit über die üblichen Anpassungen an neue Technikregeln hinaus. Fast alle Oberflächen wurden modifiziert, und auch unter der Verkleidung wurde eine Vielzahl von Elementen neu angeordnet.“

Eigentlich sollte die Beschneidung der Aerodynamik den Abtrieb um zehn Prozent senken, damit die Belastung der Pirelli-Reifen nicht immer weiter ansteigt. Doch die Techniker der Teams lassen sich von den FIA-Experten nicht so einfach ausbremsen. „Wir haben viel Zeit damit verbracht, die Aerodynamik-Verluste wieder auszugleichen, und parallel versucht, das aerodynamische Arbeitsfenster des Autos zu vergrößern. Ich will noch keine genauen Zahlen nennen, wie schnell unser Auto sein wird, aber alles in allem sollten wir ein Performance-Level erreichen, das ungefähr auf Saisonmitte des Vorjahres liegt.“ Laut Egginton soll die Entwicklung am 2021er-Modell während der Saison noch weiter fortgeführt werden: „Allerdings müssen wir dabei die Ressourcen zwischen dem 2021er- und dem 2022er-Auto immer so aufteilen und anpassen, das wir am Ende das maximale Potenzial für beide Projekte herausholen.“

Token-Einsatz für Nase

Wie in den beiden Vorjahren wird Alpha Tauri wieder mit dem Getriebe und Aufhängungsteilen von Red Bull antreten. Wegen der eingeschränkten Entwicklung entschieden sich die Techniker dieses Jahr aber dazu, nicht auf den letzten Entwicklungsstand aufzurüsten, sondern die alten Teile aus der Vorsaison weiter zu verwenden. „Wir haben unsere beiden Entwicklungs-Token lieber für eine neue Nase und ein Redesign der vorderen Aufhängung aufgehoben. Damit durften wir laut Reglement auch auf die 2020er-Elemente der Lenkung von Red Bull aufrüsten“, erklärt Egginton den Schritt.

Erschwert wurde die Entwicklung nicht nur durch die Corona-Pandemie, die in der Fabrik zu kleineren Umstrukturierungen führte, sondern auch durch den Umzug in einen neuen Windkanal. Nachdem jahrelang Aero-Versuche mit einem 50-Prozent-Modell in Bicester durchgeführt wurden, hat man sich nun bei Red Bull in Milton Keynes eingemietet, um mit einem 60-Prozent-Modell verlässlichere Daten zu sammeln. „Der Übergang lief reibungslos“, freut sich Egginton. „Jetzt müssen wir nur noch klären, wie wir die begrenzten Durchläufe zwischen dem 2021er und dem 2022er Auto aufteilen.“ Die Konkurrenz im vorderen Mittelfeld sollte sich also dauerhaft auf mehr Gegenwehr einstellen. ■



Zunächst spring die neue Lackierung ins Auge. In Sachen Technik hat sich vor allem an den Flügeln, den Leitblechen und der Nase etwas getan

RED BULL

Formel 1

Vettel verkauft Ferraris

Sebastian Vettel will sich gleich von acht Autos aus seiner privaten Sammlung trennen. Darunter sind auch einige Lieberhaberstücke von Ferrari.

Von: **Tobias Grüner**

Sebastian Vettel mistet aus. Um Platz in der Garage zu schaffen, lässt der vierfache Formel-1-Weltmeister gleich acht Sportwagen über einen britischen Luxus-Autohändler verkaufen. Zu den Gründen will sich der Heppenheimer nicht äußern. Geld braucht Vettel sicher nicht. Sein neuer Arbeitgeber Aston Martin dementierte deshalb auch direkt, irgendetwas mit dem Verkauf zu tun zu haben. Die wahrscheinlichste Erklärung lautet, dass Vettel die Autos einfach loswerden will, weil er sie sowieso nicht mehr fährt. Fast alle Fahrzeuge kommen mit sehr niedrigen Kilometerständen. In der Vergangenheit hat sich der F1-Star bereits öfter kritisch über hohe Benzinverbräuche geäußert. Der Hesse engagiert sich sehr für Themen wie Nachhaltigkeit und Klimaschutz.

Unter den acht Autos sind Modelle seines ehemaligen Arbeitgebers Ferrari, darunter auch einige sehr wertvolle Schätze: ein Enzo (2004), ein LaFerrari (2016), ein F50 (1996), ein F12 TDF (2016) und ein 458 Speciale (2015). Einige tragen individuelle Ausstattungsmerkmale, wie ein in den Sitz gesticktes Logo oder einen „Sebastian Vettel“-Schriftzug im Lenkrad. Dazu verkauft der Heppenheimer auch noch einen Mercedes SLS und einen SL 65 AMG, den es 2008 für den ersten Sieg beim Abu-Dhabi-Grand-Prix vom Veranstalter geschenkt gab. Und auch von einem BMW Z8 will sich Vettel trennen. Alle Autos stehen übrigens in der Schweiz. ■



TOM HARTLY JNR.

Im großen Vettel-Garagenverkauf befindet sich auch dieser Ferrari Enzo

Formel 1

Keine freie Reifenwahl

Die Coronakrise diktiert den Teams die Reifenwahl. Pirelli legte sich vor der Saison für alle 23 Rennen fest. Und die Teams haben nicht mehr die Möglichkeit, das Angebot individuell zu gestalten.

Von: **Michael Schmidt**

Früher gab Pirelli das Reifenangebot für die einzelnen Grands Prix scheibchenweise bekannt. Die Teams konnten dann unter den drei Mischungen im Angebot individuell für jeden Fahrer die Aufteilung bestimmen. Da in der Coronakrise schnell mal Lieferketten unterbrochen werden können, hat Pirelli sich jetzt schon auf die Reifenverteilung für alle 23 Rennen festgelegt, behält sich aber das Recht vor, bei besonderen Umständen die Auswahl bis 15 Tage vor dem Rennen zu ändern.

Das sportliche Reglement wurde so geändert, dass die Teams keinen Anspruch mehr darauf haben, sich ihre Mischungen selbst zusammenzustellen. Wie schon 2020 werden jeweils zwei Sätze der harten Mischung, drei der mittleren und acht der weichen Sorte pro Fahrer verteilt. In Monaco, Aserbaidschan, Kanada, Russland, Singapur und Abu Dhabi sind die drei weichsten Reifentypen am Start, in Portugal, Spanien, England, Holland und Japan die drei härtesten. Pirelli-Sportchef Mario Isola erklärt: „In Aserbaidschan und Brasilien sind wir eine Stufe weicher gegangen als bei den Vergleichsrennen in der Saison 2019.“ ■

REIFENVERTEILUNG 2021

GP Bahrain	C2, C3, C4
GP Emilia Romagna	C2, C3, C4
GP Portugal	C1, C2, C3
GP Spanien	C1, C2, C3
GP Monaco	C3, C4, C5
GP Aserbaidschan	C3, C4, C5
GP Kanada	C3, C4, C5
GP Frankreich	C2, C3, C4
GP Österreich	C2, C3, C4
GP England	C1, C2, C3
GP Ungarn	C2, C3, C4
GP Belgien	C2, C3, C4
GP Niederlande	C1, C2, C3
GP Italien	C2, C3, C4
GP Russland	C3, C4, C5
GP Singapur	C3, C4, C5
GP Japan	C1, C2, C3
GP USA	C2, C3, C4
GP Mexiko	C2, C3, C4
GP Brasilien	C2, C3, C4
GP Australien	C2, C3, C4
GP Saudi-Arabien	C2, C3, C4
GP Abu Dhabi	C3, C4, C5

NACHRICHTEN

BERNIES QUALI-IDEE
Es ist beschlossene Sache, dass die Formel 1 bei drei GPs Sprintrennen am Samstag ausprobieren wird. Über das Format wird noch diskutiert. Selbst Ex-Formel-1-Chef Bernie Ecclestone mischt sich ein: „Für das Sprintrennen muss es Punkte geben. Die Anzahl der Punkte bestimmt, um wie viele Plätze der Fahrer in der Startaufstellung für das Hauptrennen zurückmuss. Wäre die Startaufstellung am Sonntag das Ergebnis am Samstag, schaut keiner zu. Was soll sonst am Sonntag anders sein?“

FITTIPALDI BEI HAAS
Die Stammpiloten bei Haas sind neu, der Ersatzfahrer bleibt. Sollten Mick Schumacher oder Nikita Mazepin nicht fahren können, käme Pietro Fittipaldi zum Einsatz.

CHRIS CRAFT GESTORBEN
Der frühere Sportwagen-Pilot Chris Craft ist nach langer Krankheit im Alter von 81 Jahren gestorben. Craft bestritt auch einen Grand Prix, 1971 auf einem Brabham in Watkins-Glen. Highlight seiner Karriere war der dritte Platz bei den 24 Stunden von Le Mans 1976.

18-ZOLL: TEST GESTARTET
Pirelli hat sein Testprogramm für die 18-Zoll-Reifen fortgesetzt, die ab 2022 zum Einsatz kommen. Insgesamt sind 30 Testtage vorgesehen. Ferrari macht den Anfang. Charles Leclerc und Carlos Sainz waren in Jerez mit einem SF90 (2019) unterwegs.

NEUER ALBERT PARK
Die GP-Bosse in Melbourne nutzen die Verschiebung des Rennens in den Herbst für eine Modernisierung der Strecke im Albert Park. Das Layout der Kurven 9 und 10 soll fließender gestaltet werden. Kurve 6 wird ausgeweitet. Dazu wird ein aggressiverer Asphalt verlegt. Die Maßnahmen sollen mehr Action und Reifenverschleiß bringen.



Die erste WM-Saison

Die Formel E startet in Saudi-Arabien in die siebte Saison ihres Bestehens. Es wird die letzte für Audi und BMW. Top-Favorit auf die WM-Titel ist keiner der deutschen Hersteller, sondern DS Techeetah.

Von: **Andreas Haupt**

Es ist der Beginn einer neuen Zeitrechnung in der Formel E – ohne Upgrade beim Chassis zwar, dafür mit neuem Status. Sechs Saisons lang war die Rennserie eine Meisterschaft. Ab ihrer siebten Saison fliegt sie wie Formel 1, WRC, WEC und Rallycross als Weltmeisterschaft im FIA-Kosmos.

Gute Nachrichten hier, schlechte da. Audi und BMW haben bereits angekündigt, ihr Engagement nach der Saison, die am 26./27. Februar mit einem Doppelschlag in Saudi-Arabien startet, einzustellen. Erstmals in ihrer Geschichte veranstaltet die Formel E in Diriyya übrigens ein Nachtrennen.

Die Corona-Pandemie plagt die Serie weiter. Der Kalender wurde verworfen. Stattdessen fährt man auf Sicht. Bislang stehen sechs Veranstaltungsorte und acht Rennen fest. In der Krise legte sich die Formel E wie andere Rennserien ein Sparprogramm auf. Das Facelift für das Auto – genannt Gen2-Evo – wurde aufgeschoben. Der E-Rennwagen wird dennoch ein bisschen schwerer, weil das Mindestgewicht von 900 auf 903 Kilo steigt.

Enge Abstände bei Tests

Beim Antrieb hatten die Teams die Wahl: entweder ein direktes Update – oder warten. Hintergrund: Es ist nur einmal in zwei Jahren erlaubt, den Antriebsstrang weiterzuentwickeln. Neun der zwölf Teams setzen auf neue Technik. Titelverteidiger DS Techeetah, der zweite der Vorsaison Nissan und Dragon-Penske fahren vorerst mit dem alten Antriebspaket weiter.

Die einzigen Testfahrten stiegen im Dezember in Valencia. Die Abstände versprechen eine spannende WM. Das Feld lag innerhalb von sechs Zehnteln. Audi-Pilot René Rast: „In der Formel E ist es immer turbulent, immer unvorhersehbar, und mehr als die Hälfte aller Teams und Fahrer kann gewinnen.“ BMW-Fahrer Maximilian Günther räumte die Bestzeit ab. Favorit bleibt DS Techeetah, das seit Jahren dominiert und auch Ende der letzten Saison noch Performance in der Hinterhand zu haben schien. Jean-Éric Vergne und António Félix da Costa im Vorjahr räumten die letzten drei Fahrer-Titel ab. In den letzten beiden Saisons kam außerdem der Pokal für die beste Teamleistung hinzu.

Unterdessen arbeitet die Serie an einer nachhaltigen Zukunft. Ein Budgetdeckel zwischen 12 und 15 Millionen Euro soll zu einem gesünderen Kosten-Nutzen-Verhältnis führen. Es heißt, manche geben aktuell das Doppelte aus. Die Obergrenze ist Voraussetzung für den Einstieg von Herstellern wie McLaren, das eine Option ab Saison neun erworben hat. Dann kommt der echte Neustart mit völlig neuen Autos. ■

FORMEL-E-MEISTER

2015	Nelson Piquet jr. (China Racing)
2016	Sébastien Buemi (Renault)
2017	Lucas di Grassi (Audi)
2018	Jean-Éric Vergne (Techeetah)
2019	Jean-Éric Vergne (Techeetah)
2020	A. Félix da Costa (Techeetah)

RENNKALENDER 2021

26.02.	Saudi-Arabien (Diriyya)
27.02.	Saudi-Arabien (Diriyya)
10.04.	Italien (Rom)
24.04.	Spanien (Valencia)
08.05.	Monaco (Monte Carlo)
22.05.	Marokko (Marrakesch)
05.06.	Chile (Santiago)
06.06.	Chile (Santiago)

AUDI SPORT ABT
Podiums: 43 / Siege: 12
Rennen: 69 / Team-Meisterschaften: 1
Lucas di Grassi & René Rast


FORMULA E

BMW I ANDRETTI
Podiums: 14 / Siege: 4
Rennen: 69 / Meisterschaften: 0
Jake Dennis & Maximilian Günther


FORMULA E

DRAGON PENSKE
Podiums: 9 / Siege: 2
Rennen: 69 / Meisterschaften: 0
Nico Müller & Sérgio Sette Câmara


FORMULA E

DS TECHEETAH
Podiums: 31 / Siege: 12
Rennen: 48 / Meisterschaften: 2
Jean-Éric Vergne & A. Félix da Costa



DS TECHEETAH

JAGUAR
Podiums: 6 / Siege: 2
Rennen: 48 / Meisterschaften: 0
Sam Bird & Mitch Evans


FORMULA E

MAHINDRA
Podiums: 18 / Siege: 4
Rennen: 69 / Meisterschaften: 0
Alexander Sims & Alex Lynn


FORMULA E

MERCEDES
Podiums: 5 / Siege: 1
Rennen: 24 / Meisterschaften: 0
Stoffel Vandoorne & Nyck de Vries



FORMULA E

NIO 333
Podiums: 6 / Siege: 2
Rennen: 69 / Meisterschaften: 0
Oliver Turvey & Tom Blomqvist


FORMULA E

NISSAN E.DAMS
Podiums: 37 / Siege: 17
Rennen: 69 / Meisterschaften: 3
Sébastien Buemi & Oliver Rowland


FORMULA E

PORSCHE
Podiums: 2 / Siege: 0
Rennen: 11 / Meisterschaften: 0
André Lotterer & Pascal Wehrlein


FORMULA E

ROKIT VENTURI
Podiums: 6 / Siege: 1
Rennen: 69 / Meisterschaften: 0
Edoardo Mortara & Norman Nato


FORMULA E

ENVISION VIRGIN
Podiums: 29 / Siege: 11
Rennen: 69 / Meisterschaften: 0
Robin Frijns & Nick Cassidy


FORMULA E

Hinweis: Offizielle Statistik der Formel E. Team-Historie als Ganzes betrachtet. Zum Beispiel: Nissan e.Dams fuhr die ersten vier Saisons unter der Nennung Renault.

Audi holte seinen letzten Sieg in Le Mans 2014 – jetzt folgt 2023 das große Comeback

Teilen und herrschen

XPB

Wie vor etwa zehn Jahren entsendet der VW-Konzern heute wieder zwei Marken in die Topklasse des Langstreckensports: Audi und Porsche bauen LMDh-Rennwagen, um damit in der IMSA-Serie, der Sportwagen-WM und in Le Mans an den Start zu gehen. Bis es zum Duell auf der Rennstrecke kommt, will man aber ganz eng zusammenarbeiten.

Von: **Marcus Schurig**

Fans und Insider werden sich vielleicht erinnern: 2011 erklärte der damalige VW-Boss Ferdinand Piëch auf die berechtigte Frage, warum der Konzern beabsichtige, zwei Marken nach Le Mans zu schicken, dass das nur Sinn macht, solange sie unterschiedliche Technik verwenden. Denn nur so könne man im Motorsport die bessere Technologie finden und entwickeln.

Zehn Jahre später ist die Technik keine Voraussetzung mehr dafür, dass ein Hersteller Rennsport macht. Folglich ist die Technik auch keine Begründung mehr dafür, dass man zwei Marken ins Fegefeuer des Sports schickt. Aber vielleicht findet man ja auf diese Weise heraus, welche Marke die bessere ist?

Audi und Porsche dürfen ab 2023 also in der gleichen Topklasse gegeneinander antreten. Diesmal stellt der Konzern die Effizienz in den Vordergrund: Beide Marken, so betonen die Sportchefs Fritz Enzinger (Porsche) und Julius Seebach (Audi) im Interview mit Motorsport aktuell, werden bei der Technik ebenso wie beim ganzen Renn-Drumherum maximal kooperieren, um Kosten zu sparen. Damit wird das LMDh-Engagement zum Schnäppchen – man gibt das Geld sozusagen nicht doppelt aus, sondern man spart doppelt.

Der Sport reitet hinterher

Die Technik spielt im Gegensatz zu früher eine untergeordnete Rolle, sie muss nur in irgendeiner Form das spiegeln, was auf der Straße passiert: „Wir haben vor über einem Jahr begonnen, unsere Sportprogramme an den aktuellen Antriebsstrategien im Straßenbereich auszurichten: Der rein elektrische Antrieb wird dabei durch unser Formel-E-Engagement abgebildet, der immer noch wichtige Verbrenneranteil ist im GT-Sport und bei den Markenpokalen präsent – und jetzt folgt der Aspekt der Hybridisierung durch das Engagement in der LMDh-Topklasse“, erklärt Fritz Enzinger von Porsche. Der Motorsport reitet jetzt sozusagen hinterher, nicht mehr voraus.



PORSCHE

> „Wenn man die historische Chance hat, so ein Auto zu bauen, zu Kosten, die um ein Vielfaches unter dem liegen, was wir für die LMP1-Hybridklasse ausgegeben haben, dann ist das fast alternativlos.“
>
> Porsche-Sportchef Enzinger

Zwei Sachen dominierten die Entscheidungslage: die niedrigen Kosten und der Umstand, dass LMDh als globale Klasse gesetzt ist. „Dass wir mit einem Auto die wichtigsten Rennen und Serien auf der Welt abdecken können, ist der eine Punkt“, so Enzinger. „Hier spielt auch eine Rolle, dass wir mit der LMDh-Klasse um Gesamtsiege fahren, und nicht nur um Klassensiege. Und wenn man dann die historische Chance hat, so ein Auto zu bauen, zu Kosten, die um ein Vielfaches unter dem liegen, was wir früher für die LMP1-Hybridklasse ausgegeben haben, dann ist das schon fast alternativlos.“ Porsche tauscht also sozusagen GTE gegen LMDh – fast fürs gleiche Geld. Bisher fuhr man um GT-Klassensiege, jetzt um Gesamtsiege.

Auch der neue Audi-Sportchef Julius Seebach führt die niedrigen Kosten als zentralen Faktor für den Einstieg in die LMDh-Klasse an: „Die Kosten sind im

Motorsport relativ klar über das Reglement definiert, und die Höhe der Kosten hängt an den technischen Freiheitsgraden. Das LMDh-Reglement hat einen starken Fokus auf der Kostenseite, bietet darüber hinaus aber auch die Chance, mit dem gleichen Auto in der Sportwagen-WM (WEC) und in der IMSA-Meisterschaft an den Start zu gehen. LMDh steht aus unserer Sicht für maximale Kosteneffizienz im Motorsport.“

Glaubt man Experten, kostet die Entwicklung eines LMDh-Autos einen niedrigen zweistelligen Millionenbereich. Wenn man das durch zwei teilen könnte, sänken die Kosten abermals. Bei der Technik könnten zum Beispiel beide Marken dasselbe LMP2-Chassis verwenden: „Das Reglement eröffnet uns die Chance, zwischen vier Chassis-Anbietern auszuwählen, und es spricht gar nichts dagegen, dass wir – Audi und Porsche – uns gemeinsam für einen Partner entscheiden, im Sinne der Nutzung von Synergien. Die Maßgabe lautet: Wir sollen nicht nur Synergien prüfen, sondern sie finden und umsetzen.“, so Porsche-Sportchef Fritz Enzinger.

Motorsport aktuell konnte letzte Woche vermelden, dass Multimatic, der bisherige Partner von Mazda in der DPi-Klasse, einen neuen starken Partner an der Angel hat – vieles deutet darauf hin, dass es sich hier um den VW-Konzern mit den Marken Porsche und Audi handeln könnte.

Technik-Kooperation: Wo?

Natürlich darf und soll Audi von der längeren Vorbereitungs- und Planungsphase bei Porsche profitieren: Die Schwaben tüfteln seit 2019 an der Rückkehr in die Topklasse. Andererseits ist mit dem Chassis das Maß an Gemeinsamkeit dann schon fast wieder aufgebraucht: Natürlich werden beide Marken ihre Styling-Elemente beim Fahrzeugdesign umsetzen, da gibt es wenig zu kooperieren. Das Hybridsystem ist ein Einheitsbauteil, dass keine technischen Spielräume zulässt.

Und man darf davon ausgehen, dass beide Marken natürlich unterschiedliche Motoren verwenden, im Sinne einer Differenzierung: Bei Porsche soll ein modifizierter V8-Saugmotor aus der Serie zum Einsatz kommen, der jedoch bereits über Rennmeriten verfügt. Bei Audi spekuliert die Branche darauf, dass der DTM-Vierzylinder-Turbomotor zum



AUDI

„Analog zum GT3-Sport werden wir in der LMDh-Klasse unsere Kundenteams bedienen – und wir werden auch ein Werksengagement von Audi sehen.“

Audi-Sportchef Julius Seebach

Zuge kommt, der ja auch beim Rallye-Dakar-Projekt Verwendung finden wird. Audi-Sportchef Julius Seebach muss hier noch vertrösten: „Wir prüfen verschiedene Konzepte, das Resultat werden wir aber erst zu einem späteren Zeitpunkt kommunizieren.“

Für beide Marken ist übrigens zentral, dass sie das Thema LMDh als Kundensport aufsetzen wollen – obwohl es sich ja per definitionem um die Gesamtsieger-Topklasse handelt. „Wir werden eine starke Kundenpräsenz in der LMDh-Klasse haben, das steht heute schon fest“, sagt Fritz Enzinger. „Darüber hinaus werden wir als Porsche bei ausgewählten Highlight-Rennen wie in Daytona oder Le Mans unsere Unterstützung noch einmal verstärken.“

Werkssport & Kundensport

Spätestens auf der Rennstrecke wird es dann also zur Sache gehen – gegeneinander. „Analog zum GT3-Sport werden wir in der LMDh-Klasse unsere Kundenteams bedienen, und wir werden auch ein Werksengagement von Audi sehen“, sagt Seebach.

Doch noch sind wir beim Sparen: „Das Reglement erlaubt es den beiden Marken Porsche und Audi, in der Vorbereitung ebenso wie bei Logistik oder beim Marketing, maximal zu kooperieren“, sagt Seebach. Sein Gegenspieler Fritz Enzinger ergänzt: „Synergien sind auch darstellbar beim Kundenservice an der Rennstrecke, beim Marketing oder in vielen anderen Bereichen. Natürlich sind wir auf der Rennstrecke am Ende Wettbewerber, die sich zum Beispiel beim Track Engineering differenzieren. Der Unterschied im Resultat kommt dann von der Team- und Fahrerqualität, der Strategie oder den Boxenstopps.“

Enzinger ist wie Seebach in Sachen Kooperation auch offen für neue Ansätze: „Man kann noch viel mehr Synergien heben, am Rennplatz, beim Marketing oder bis hin zu der Hospitality – denn die Hospitality macht das Auto nicht schneller. Und eben diese Kooperation und diese Synergien sind die Basis dafür, dass der VW-Konzern zwei Marken nach Le Mans entsendet – das muss uns allen klar sein.“

Teile und herrsche ...

Der VW-Konzern hat die beiden Cash-Kühe Audi und Porsche also zu maximaler Kooperation verdonnert, im Sinne der Kosteneffizienz. Dennoch haben die Topmarken im VW-Konzern ihre Eigendynamik, das wurde schon bei der Verkündung des LMDh-Engagements deutlich, als Audi vorpreschte. Man muss kein Prophet sein, um einen knallharten Wettbewerb auf der Rennstrecke vorherzusagen – beide Marken kommen in Le Mans zusammen auf 32 Gesamtsiege und wollen ihren guten Ruf verteidigen.

Aus der Fanperspektive kann man den Mut des VW-Konzerns, abermals zwei Marken in die Topklasse des internationalen Sportwagensports und nach Le Mans zu entsenden, nur begrüßen. Die Kooperation der beiden VW-Marken wird dem Langstreckensport auf absehbare Zeit eine hohe Stabilität und viel Aufmerksamkeit bescheren. Und wohl auch viel Erfolg – ganz nach dem klassischen Motto der antiken Staatsführung: Teile und herrsche! ■



PORSCHE

Porsche holte zwischen 2015 und 2017 drei Le-Mans-Siege in Folge – und bis Ende 2016 schlug man dabei auch Audi

In der Provence lernte die Viper das Jagen



MOTORSPORT-IMAGES

Ein Auto wie eine Urgewalt: Unter der langen Motorhaube der Viper steckt ein Aluminium-V10 mit acht Litern Hubraum. Solche Big Blocks kannte man bis dahin vor allem aus der CanAm-Serie als V8. Aber Chrysler baute um den Ex-Truck-Motor herum einen GT-Rennwagen. Alles begann mit einem Pariser Autovermieter in Le Mans.

Von: **Dirk Johae**

Ein gewisser Gilles Gaignault schrieb 1994 ein Kapitel Motorsportgeschichte. Nie gehört? Wahrscheinlich hilft auch die Information nicht weiter, dass Gaignault als Kommunikationschef beim Pariser Unternehmen „Rent A Car Systeme" fungierte. Gaignault glaubte an die Potenz der Viper auf der Rennstrecke. Aber wie das mit guten Ideen manchmal so ist: Weder der Hersteller Chrysler noch der französische Importeur wollten ihm folgen. Doch das motivierte ihn noch mehr: Er gründete kurzerhand mit zwei Kompagnons ein eigenes Rennteam. Die drei georderten Viper R/T 10 ließen sie bei Rennspezialisten zu einem GT1 mit Hardtop aufrüsten.

Rookie-Viper mit 550 PS

Dazu gehörte Méca Auto Système der zwei ehemaligen Rondeau-Ingenieure Philippe Beloou und Jean Claude Thibault sowie der als Chef des BMW-Tourenwagen-Teams „Luigi" bestens bekannte Luigi Cimarosti aus Lüttich. Die Fitnesskur brachte einen auf 550 PS erstarkten V10 sowie eine gegenüber der Zivilversion um 160 Kilogramm leichtere Viper.

Das erste Rennen lief besser, als die Skeptiker in Detroit und anderswo erwartet hatten: Mit der namhaften Fahrercrew René Arnoux, Justin Bell – Sohn des fünffachen Le-Mans-Siegers Derek Bell – und Bertrand Balas kam die schnellste Viper auf den zwölften Platz. Damit war diese Viper der GT-1-Sieger der Herzen. Nur die beiden Dauer-962LM, Abwandlungen des Gruppe-C-Porsche, waren in dieser Klasse schneller.

Dieses ermutigende Resultat ließ einen englischen Consultant bei Chrysler vorsprechen: Die Viper habe das Zeug zum Gesamtsieg in Le Mans, meinte er. Das schmeichelte den Chrysler-Entscheidern, allen voran dem geistigen Viper-Vater Bob Lutz. Sie legten zunächst eine geschlossene Serienversion auf. Im Folgejahr feierte die urwüchsige Viper GTS-R ihre Rennpremiere in Daytona – das war vor 25 Jahren. Doch schnell wurde klar: In der GT1-Kategorie trifft die Viper auf zu viele schnellere Gegner wie den McLaren F1 GTR oder den Porsche 911 GT1. Fortan jagte die Viper in der GT2-Kategorie – eine Entscheidung auch mit Blick auf die Zukunft. Denn nur zwei Saisons später wurde die GT1-Klasse eingestellt.

Doch zurück in den Winter 1996/97: Im kleinen südfranzösischen Ort Signes nahe der Rennstrecke von Le Castellet knallten die Champagnerkorken. Oreca hatte von Chrysler den Zuschlag als Werksteam mit umfangreichen Aufgaben erhalten. Die Truppe von Hugues de Chaunac sollte die Renn-Viper nicht nur einsetzen, sondern auch weiterentwickeln und aufbauen. Somit wurde die moderne Rennwagenfabrik in der Provence zur Schlangenfarm – wie einst Carroll Shelbys Firma für die Cobra. Oreca entwickelte ein leichteres Chassis, verbesserte dazu Getriebe, Aufhängung und Bremsen. In Kalifornien passte John Caldwell derweil den Leichtmetall-V10 an die GT2-Vorgaben an.

In Le Mans landete das Viper-Geschwader mit der Empfehlung der GT2-Bestzeit aus dem Vortest und zwei Klassensiegen in der FIA-GT-Meisterschaft in Ho-



ckenheim und Silverstone. Beim 24-Stunden-Rennen war die schnellste Oreca-Viper im Qualifying pro Runde etwa zwei Sekunden schneller als die Gegner.

Erster FIA-GT2-Titel

Im Rennen jedoch scheiterten die schnellen Oreca-Teams an technischen Problemen und Unfällen. Viel besser lief es in der FIA-GT-Meisterschaft, wo Justin Bell die GT2-Fahrerwertung gewann und Oreca sich die Teamwertung in der Klasse sicherte. Die Viper nahm Fahrt auf und wurde bald zum überlegenen Auto.

Im Winter wurde die GTS-R in globaler Arbeitsteilung weiter verbessert. In den Windkanälen von Reynard und des US-Flugzeugproduzenten Lockheed wurde die Front überarbeitet, um den Luftstrom zum Motor zu optimieren. Außerdem wurde ein Diffusor entwickelt. Caldwell widmete sich den Schwachstellen des Motors, und in Frankreich wurde die Viper weiter abgespeckt. Allein ein neu konstruierter Kabelstrang brachte eine Einsparung von 40 Kilogramm.

Der Erfolg der Maßnahmen ließ sich später an den Rundenzeiten in Le Mans ablesen: Olivier Beretta blieb als erster GT2-Pilot auf einer 13,6-km-Runde unter vier Minuten. Die Viper war rund fünf Sekunden schneller als im Vorjahr, und Oreca feierte im Rennen einen Doppelsieg in der Klasse. In der FIA-GT verteidigte die Equipe ihren Sieg bei den Teams, und Pedro Lamy und Olivier Beretta gewannen punktgleich den GT2-Fahrertitel.

Erdrückend wurde die Überlegenheit in der Saison 1999 nach weiteren Detailverbesserungen. Das Borg-Warner-Getriebe bekam einen Ölkühler, Aerodynamik (Spoiler/Flügel und kürzerer Diffusor) und Motormapping wurden verfeinert. In Le Mans feierten die Oreca-Viper erneut einen Doppelsieg. Zudem gewannen die GTS-R alle zehn Läufe des FIA-Championats mit Karl Wendlinger und Olivier Beretta als Fahrer-Meister. Nach dem Streichen der GT1-Klasse war die GTS nun die Topkategorie. Neben Oreca setzten immer mehr Kundenteams auf die Viper. Dazu zählten Chamberlain und Belmondo wie auch Zakspeed. Teamchef Peter Zakowski und Hans-Jürgen Tiemann gewannen 1999 den Langstreckenpokal auf dem Nürburgring. Das Team holte dazu drei Gesamtsiege beim heimischen 24h-Rennen (1999, 2001 und 2002). In der Saison 2000 wurden die Werksautos rot lackiert, und das Fahrertrio Dupuy/Beretta/Wendlinger wiederholte in Le Mans den GTS-Erfolg. Mit zwei FIA-GT-Titeln durch Larbre Compétition endete die Erfolgsserie der hochgiftigen Viper. ■

DIE ERFOLGE

MOTORSPORT-IMAGES

Debüt: 4.2.1996 (24h Daytona, GT1)
Einsatzzeit: bis 2008 (Bild o.: 2000)
Le-Mans-Klassensiege (GT): 3
FIA-GT-Titel: 5
FIA-GT-Siege: 38
Weitere Siege: 1 (24h Daytona 2000)

DAS DETAIL

ARCHIV SPORT AUTO

Durch die breiten Öffnungen vor den Türen strömt die Luft aus dem Motorraum ins Freie. Chrysler feilte in den Windkanälen sowohl der Rennwagenmanufaktur Reynard (UK) als auch des Flugzeugherstellers Lockheed (USA) an der Aerodynamik.



ARCHIV SPORT AUTO

DIE TECHNIK


ARCHIV SPORT AUTO

Bezeichnung: Chrysler/Dodge Viper GTS-R (GT2/GTS)
Motor: V10 90° (356-T6), ohv, zentrale Nockenwelle, 2 Ventile je Zylinder, 7986 cm³, Bohrung x Hub 101,6 x 98,5 mm, 450 bis 620 PS (je nach Air-Restriktor) bei 6500/min, Drehmoment: ca. 720 Nm
Getriebe: Sechsgang (Borg Warner)
Chassis: verstärkte Fahrgastzelle und Gitterrohrrahmen, Karosserieteile aus Kohlefaser
Vorderachse:
Doppelte Dreieckslenker, Federbein
Hinterachse:
Doppelte Dreieckslenker, Federbein
Bremsen:
Scheiben (innenbel., ab 1999 Carbon), Durchmesser vorn/hinten: 381/330 mm (1998: ABS)
Reifen: 27/88-18, Michelin (ORECA)
Länge: 4548 mm
Breite: 1924 mm
Höhe: 1148 mm
Radstand: 2243 mm
Spur vorn/hinten: 1658/1688 mm
Tank: 100 l
Gewicht: 1150 kg

Asian Le Mans Series: Finale in Abu Dhabi

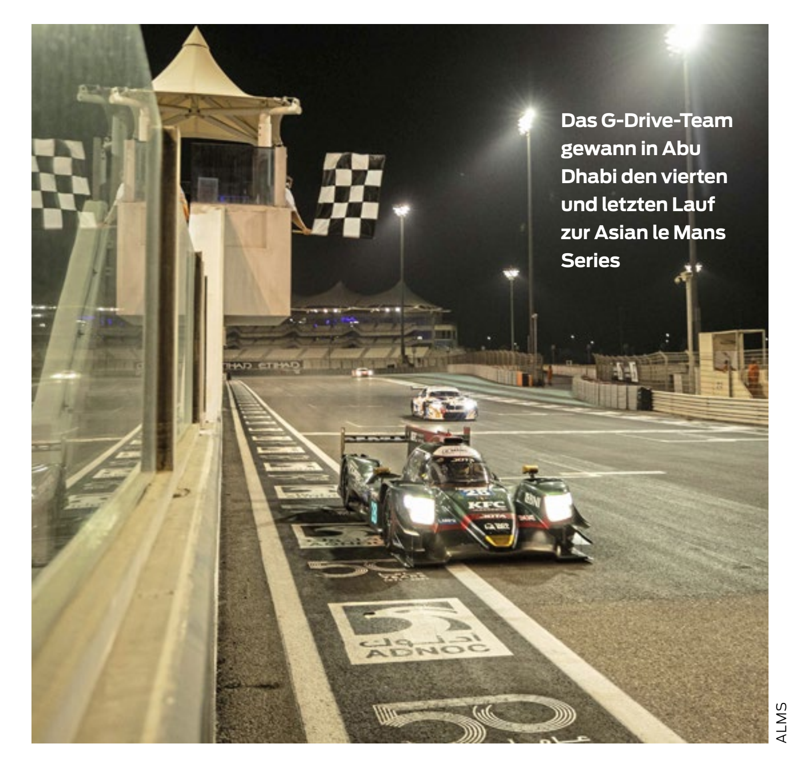
Titel für Herberth-Team

Innerhalb von acht Tagen trug die Asian Le Mans Series (ALMS) ihre vier Läufe in Dubai und Abu Dhabi aus und kürte G-Drive in der LMP2- und Herberth Motorsport in der GT3-Kategorie zu den Meistern.

Von: **Bianca Leppert**

Am vergangenen Wochenende standen die letzten beiden Rennen der Asian Le Mans Series (ALMS) in Abu Dhabi auf dem Programm. Für G-Drive sah es in der LMP2-Klasse bereits vielversprechend aus, nachdem Ferdinand Habsburg, René Binder und Yifei Ye in Dubai mit zwei Siegen die Messlatte hoch gelegt hatten.

Beim Finale reichten dem Trio im Aurus 01 mit der Startnummer 26 ein zweiter sowie ein vierter Platz für den Gewinn des Titels. Die jeweiligen Laufsiege in Abu Dhabi holten Sean Gelael und Tom Blomqvist vom Team Jota im Oreca 07. Mit Phoenix Racing war auch ein deutsches Team in der LMP2-Klasse vertreten. Die Mannschaft um Ernst Moser schrammte mit den Piloten Simon Trummer und Matthias Kaiser mit Gesamtrang 4 aber an einem Le-Mans-Ticket vorbei. Bei den ersten beiden Rennen verstärkte Nicki Thiim das Duo, in Abu Dhabi feierte Kelvin van der Linde sein LMP2-Debüt.



Das G-Drive-Team gewann in Abu Dhabi den vierten und letzten Lauf zur Asian le Mans Series

ALMS

Dafür zogen in der GT3-Klasse, in der über 19 Rennwagen am Start standen, gleich zwei bekannte Teams die Le-Mans-Eintrittskarte. Herberth Motorsport sicherte sich mit Alfred und Robert Renauer sowie Ralf Bohn im Porsche 911 GT3 R den Titel.

Auch das deutsche Team Rinaldi Racing darf mit Gesamtrang 3 eine Reise zum 24h-Rennen an die Sarthe planen. Hier griffen Rino Mastronardi, David Perel und Davide Rigon ins Lenkrad des Ferrari 488 GT3.

Das GPX-Racing-Team, das zuletzt das 12h-Rennen in Abu Dhabi im Rahmen der Creventic-Serie gewonnen hatte, landete auf dem zweiten Platz. Offenbar gab es nach dem Rennen aber noch Unstimmigkeiten bei GPX Racing aufgrund einer Entscheidung der Sportkommissare zugunsten von Herberth Motorsport. ■

FIA: Neuer Technikchef

Xavier Mestelan ersetzt Gilles Simon

Der bisherige Technikchef der FIA, Gilles Simon, verabschiedet sich in den Ruhestand, sein Nachfolger wird Xavier Mestelan Pinon, der bisher für die Stellantis-Gruppe gearbeitet hat.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Xavier Mestelan Pinon wird seinen neuen Job als Technikchef der Weltmotorsportbehörde (FIA) Mitte April antreten. Sein Vorgänger, Gilles Simon, verlässt die Position auf eigenen Wunsch und wird der FIA in Zukunft aber weiterhin als Berater zur Verfügung stehen.

Sein Nachfolger Xavier Mestelan Pinon arbeitet seit 26 Jahren als Ingenieur und zeitweise auch als Sportchef der französischen Marke Peugeot im Motorsport. Seit dem Zusammenschluss der Fiat-Chrysler-Gruppe mit dem französischen PSA-Konzern arbeitete Mestelan Pinon als Direktor der Motorsportabteilung der DS-Gruppe, wo er unter anderem für den Formel-E-Auftritt der Marke DS zuständig war. Thomas Chevaucher wird bei DS Performance auf Xavier Mestelan Pinon folgen.

Gilles Simon hat im Langstreckensport unter anderem die Abfassung des Hypercar-Reglements für die Sportwagen-WM ebenso zu verantworten wie die Renovierung des GT3-Reglements für die nächste Homologationsperiode ab 2023. Als eine seiner letzten Amtshandlungen hat Simon das Balance-of-Performance-System für die neue globale Langstreckensport-Topklasse aus Hypercar und LMDh auf den Weg gebracht. ■

IMSA-Meisterschaft: Die Ambitionen von Andretti Autosport

Michael Andretti will LMDh-Deal

Die neue US-Topklasse LMDh weckt die Begehrlichkeiten der amerikanischen Topteams: Auch Teamchef Michael Andretti fokussiert sich darauf, einen Hersteller-Deal in der neuen LMDh-Klasse an Land zu ziehen – um gegen Ganassi und Penske anzutreten.

Von: **Marcus Schurig**

Wir haben bereits unsere Fühler ausgestreckt", gibt IndyCar-Teamchef Michael Andretti zu. „Die LMDh-Klasse repräsentiert ein überzeugendes und kostengünstiges Konzept, um Langstreckensport auf dem höchsten Niveau zu bestreiten." Andretti will aber nur dann einsteigen, wenn er einen Deal mit einem Hersteller an Land ziehen kann. „Wir reden gerade mit einigen Herstellern, momentan ist noch nichts entschieden."

Bisher haben Acura, Porsche und Audi ihre LMDh-Teilnahme ab 2023 angekündigt. BMW, GM und Hyundai gelten als Kandidaten – und die brauchen alle gute Einsatzteams. Hier kann das Andretti-Team auf seine Erfolge in der LMP2-Acura-Zeit verweisen. Die großen US-Teams teilen sich offenbar gerade das Geschäft auf: Kult-Teamchef Roger Penske wird mit Porsche in Verbindung gebracht, Chip Ganassi will mit GM weitermachen. Ob Bobby Rahal eine Chance bei einem möglichen BMW-Deal hat, ist offen – Andretti muss sich also beeilen, wenn er nicht hinten runterfallen will. ■



Javier Ibran Pardo (M.) gewann in Portimão doppelt

GTWS/FROZENSPEED

GT Winter Series

Spanisches Doppel

LMP3-Pilot Javier Ibran Pardo hat beim zweiten Event der GTWS in Portimão einen Doppelsieg gefeiert. Das Zakspeed-Duo führt die Tabelle an.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem er beim Auftakt unter wechselhaften Bedingungen noch knapp am Podium vorbeischrammte, war Ibran diesmal nicht zu schlagen. Im ersten Lauf fuhr der Unternehmer aus Valencia aus der Pole-Position dem Feld unwiderstehlich davon und brummte mit seinem von BE Motorsport eingesetzten LMP3-Boliden dem zweitplatzierten Axel Sartingen im All4Track-Mercedes-AMG GT3 über 43 Sekunden auf.

Während die beiden Fahrer an der Spitze ein ruhiges Rennen erlebten, wurde es im Kampf um den letzten Podestplatz spannend. Zunächst belegte Jan Klingelnberg (Porsche 911 GT3 Cup) den dritten Platz, doch nach einem kostspieligen Dreher war am Ende nicht mehr als der sechste Platz möglich. So durfte sich die Tschechin Gabriela Jílková im Zakspeed-Mercedes-AMG GT4 übers Podium freuen.

Schwerfeld ärgert Ibran

Im zweiten Lauf übernahm wie schon beim Auftakt Daniel Schwerfeld den All4Track-AMG und überrumpelte am Start gleich mal Ibran, indem er die Führung übernahm. Doch der Spanier setzte den nominell besseren Speed des Prototypen um und war bald wieder an der Spitze. Schwerfeld musste sich letztlich dennoch nur mit 6,6 Sekunden Rückstand geschlagen geben.

Klingelnberg blieb diesmal fehlerfrei und konnte im Porsche des E2P-Teams den Podestplatz einfahren. Dahinter landete Jílkovás Fahrpartner Robert Haub auf dem vierten Platz. Mit dem erneuten Sieg in der Klasse GTS konnte man jedoch die Tabellenführung übernehmen. Mit 80 Punkten liegt die Zakspeed-Besatzung vier Zähler vor Sartingen/Schwerfeld sowie Martinus Richter mit bislang 74 Punkten.

Finale in Aragón

Richter war in einem der drei Schnitzelalm-BMW M240i Racing jeweils der Sieger in der entsprechenden Cup-Klasse, profitierte aber auch vom Technik-Pech des in Lauf 1 lange und klar führenden Marcel Marchewicz.

Das Finale der GTWS findet Anfang März im Motorland Aragón statt. Zum Saisonabschluss wird noch mal ein starkes Feld erwartet, nachdem in den ersten beiden Events insgesamt 26 Fahrzeuge am Start standen. ■









NACHRICHTEN

MARCIELLO: NEUE CREW
Das AKKA-ASP-Mercedes-Team hat sein Aufgebot für den Endurance Cup im Rahmen der GT World Challenge Europe bekannt gegeben: Jules Gounon und Daniel Juncadella werden sich den Mercedes-AMG GT3 Evo mit der Startnummer 88 mit Raffaele Marciello teilen, der bereits seine fünfte Saison im französischen Team bestreitet. Marciellos letztjähriger Endurance-Teampartner, Timur Boguslavskiy, wechselt in den Sprint Cup.

GTWC-TEST VERSCHOBEN
Die GT World Challenge Europe hat ihren zweitägigen Saisonvortest um zwei Wochen nach hinten geschoben: Der offizielle Testtag findet jetzt wegen der Corona-Pandemie erst am 25. und 26. März in Le Castellet statt. Das erste Saisonrennen soll wie geplant vom 16. bis 18. April in Monza über die Bühne gehen.

AXR: IMSA-COMEBACK?
Das Team Action Express Racing (AXR), das beim 24h-Rennen in Daytona mit Jimmie Johnson, Simon Pagenaud, Kamui Kobayashi und Mike Rockenfeller Platz 2 belegte, könnte weitere Rennen bestreiten. Teammanager Gary Nelson bestätigte, dass das AXR-Team eventuell die ausstehenden drei IMSA-Läufe zum Michelin Endurance Cup bestreiten könnte.



Muss nach intensiver Vorbereitung inklusive Proberitt liefern: Hyundai-Pilot Tänak

BIRJUKOV

Cool bleiben!

Selten war der Druck größer als vor dem zweiten WM-Lauf am Polarkreis. Das Hyundai-Werkstrio muss die Schmach vom WM-Auftakt auswetzen. Auch M-Sport-Pilot Teemu Suninen hat bei seinem Heimspiel einiges gutzumachen. Die Krux: Kein Team hat in Lappland mehr Erfahrung als die WM-Leader von Toyota.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Bedingungen sind ideal: Bei der kurzfristig in den WM-Kalender aufgenommenen Arctic-Rallye Finnland liegen die Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt, das konserviert prächtige Winterpisten. Ragten die Spikes bei der Monte nur zwei Millimeter aus dem Gummi, sind es in Lappland fast sieben, und so bieten sie einen Grip, der jenem auf Schotterpisten nicht nachsteht. Irrwitzige Driftwinkel sind an der Tagesordnung. Damit die Topfahrer dabei den Durchblick wahren, sind die Werkswagen mit beheizbaren Seitenscheiben ausgestattet.

Schnell und präzise

„Je nachdem ob es schneit oder nicht, muss man das Auto anders platzieren, um die Spikes beim Bremsen und Beschleunigen optimal zu nutzen", verrät Weltmeister und Monte-Sieger Ogier. Aufgrund der für alle neuen Strecken ist schon bei der Streckenbesichtigung volle Konzentration gefragt. Die Teams haben sich intensiv vorbereitet, allen voran Marken-Weltmeister Hyundai mit einem Probelauf in Estland. „Es ist kein Geheimnis, dass unsere Saison in Monte-Carlo nicht so begonnen hat, wie wir es geplant hatten. Nun haben wir die Möglichkeit, dies zu korrigieren", erklärt Teamchef Andrea Adamo und hat hohe Erwartungen an seine Fahrer. „Wir müssen an allen drei Tagen in Topform sein – nichts weniger als der Sieg wäre ein gutes Ergebnis", unterstreicht der Italiener.

Das gilt auch für M-Sport-Pilot Teemu Suninen. Der Finne muss beim Heimspiel kräftig punkten, will er auch beim nächsten Lauf Ende April in Kroatien im offiziellen Ford Fiesta WRC sitzen. Das bei Jyväskylä beheimatete Toyota-Team hat nicht nur geographisch einen Vorteil: Kalle Rovanperä gewann die nationale Arctic-Rallye im Vorjahr, 2021 sammelte Testfahrer Juho Hänninen auf den Prüfungen aktuelle Abstimmungsdaten.



M-SPORT

Nur nicht patzen: Teemu Suninen

13 World Rally Cars bilden die Spitze des insgesamt 55 Teams zählenden Starterfeldes. Neben erstmals zehn WRC2 sind 22 in der Privatfahrern vorbehaltenen WRC3 gemeldet. Vier einheimische Teams bilden mit ihren frontgetriebenen Ford Fiesta Rally4 die Nachhut. Von Freitag bis Sonntag sind 856,05 Gesamtkilometer mit 10 Wertungs-Prüfungen über insgesamt 251,08 Kilometer zu absolvieren. ■

WM-NACHRICHTEN

VOLLE TOPKLASSE

Neben den jeweils drei Werkswagen von Toyota und Hyundai sowie den beiden Fiesta von M-Sport Ford sind fünf weitere WRC der aktuellen Generation am Start. Toyota-Junior Takamoto Katsuta ist im Yaris ebenso erneut dabei wie Pierre-Louis Loubet im Hyundai. Als dessen Teamkollege gibt Oliver Solberg sein WRC-Debüt. Das Feld in der Topliga komplettieren der finnische Privatier Janne Tuohino sowie Prada-Erbe Lorenzo Bertelli in ihren privaten Ford Fiesta WRC.

WRC2 OHNE WELTMEISTER

In der WRC2 kommt es zum Duell zwischen den ehemaligen WM-Laufsiegern Andreas Mikkelsen (Skoda) und Esapekka Lappi, der erstmals einen VW Polo steuert, doch auch die Hyundai-Junioren Jari Huttunen und Ole Christian Veiby sowie M-Sport-Speerspitze Adrien Fourmaux und dessen erfahrenen Teamkollegen Martin Prokop sollte man auf dem Zettel haben. Überraschend nicht am Start ist WRC2-Weltmeister Mads Östberg, der seinen Platz mangels Budget statt im Citroën C3 vor der TV-Kamera einnimmt.

WRC3: HEIMISCHE ELITE GEGEN WRX-CHAMPIONS

Will man in der mit 22 Teams extrem breit und topbesetzten WRC3 einen Topfavoriten ausmachen, kommt man an dem im Januar an gleicher Stelle siegreichen finnischen Meisterschafts-Leader Teemu Asunmaa (Skoda) nur schwer vorbei. Neben dessen heimischen Markenkollegen Emil Lindholm, Mikko Heikkilä und Eerik Pietarinen haben auch die schwedischen Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson (VW) und Mattias Ekström (Skoda) schon bewiesen, dass sie den schnellen Ritt auf winterlichen Rallyepisten beherrschen. Der letzte WM-Start des mittlerweile 42 Jahre jungen Ekström liegt allerdings satte 15 Jahre zurück. ■ RK

„Ich habe das ziemlich gut drauf“

Aus dem Wunderkind ist ein ernst zu nehmender Werkspilot geworden. Nach seinem ersten Titel mit 15 und dem ersten WRC2-Erfolg mit 17 könnte der 20-jährige Kalle Rovanperä bei der Arctic-Rallye Finnland seinen ersten WM-Sieg feiern.

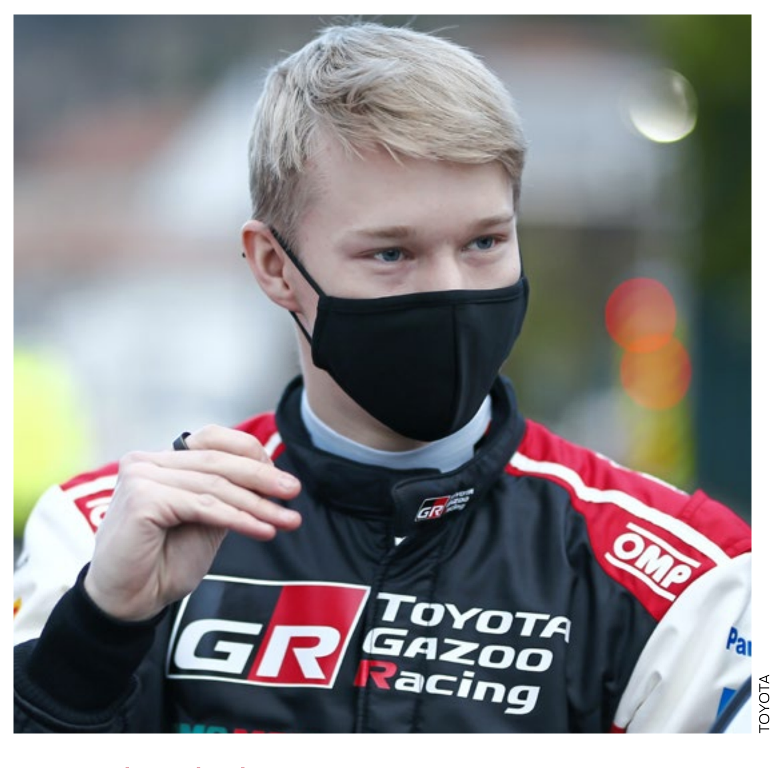
Von: **Reiner Kuhn**

Wie haben Sie sich auf die bevorstehende Arctic-Rallye vorbereitet?
Genauso wie auf jeden anderen WM-Lauf auch, wir haben nichts Besonderes gemacht.

Aber Sie haben doch zusätzliche Proberunden auf den Toyota-Teststrecken rund um Jyväskylä abgespult …
Natürlich absolvierten wir dort zusätzliche Test-Sessions. Aber das diente eher der Fahrzeugabstimmung. Das machen wir vor den meisten Schotterrallyes, auch wenn die Bedingungen nicht exakt jenen entsprechen, die uns dann bevorstehen. So ist es in Rovaniemi viel kälter als in Jyväskylä, damit sind auch die Streckenbedingungen ganz speziell. Zur Gewöhnung hatte jeder Toyota-Fahrer einen Testtag in Rovaniemi – der war wichtig und richtig gut. Denn durch die neuen Pirelli-Reifen müssen wir das Setup verändern.

Verraten Sie uns, wie es um die Spikes der Pirelli-Reifen steht. Müssen Sie besonders aufpassen, dass Sie die Pneus nicht überstrapazieren und gar die Nägel verlieren?
Das könnte je nach Bedingungen ein interessantes Thema werden. Mehr sage ich aber nicht dazu.

Sébastien Ogier zählt Sie bei der Arctic zu den Favoriten. Haben Sie als Finne das besondere Gespür für Schnee?
Der Séb will nur von sich ablenken. (lacht) Zwar bin ich bei der Arctic im Vorjahr erstmals im Yaris WRC gesessen und habe mich auch schnell wohlgefühlt. Aber das war eher ein Schnupperkurs, um das Auto kennenzulernen. Das hilft mir heute weniger, auch weil die Strecken andere sind. Genau genommen habe ich kaum echte Winterrallyes bestritten.



TOYOTA

„So sehr ich den ersten WM-Sieg auch herbeisehne, wichtiger ist es, konstant vorne mitzufahren – nur so wird man Weltmeister.“

Kalle Rovanperä

Bei Ihrem zweiten WRC-Start in Schweden haben Sie im Vorjahr gleich die Power-Stage gewonnen und Ihre erste Podiumsplatzierung gefeiert.
Die Bedingungen dort waren völlig andere, es war extrem matschig. Zum anderen hat da bei uns alles gepasst. Ich fühlte mich richtig wohl und habe es fliegen lassen, um noch aufs Podium zu kommen. Das war schon geil.

Im Vorjahr fuhren Sie – abgesehen von einem Ausfall auf Sardinien – immer in die Top-5. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Debütsaison im WRC?
Um ehrlich zu sein, habe ich mir das auch ungefähr so vorgestellt. Allerdings wäre allem voran in Estland auch noch mehr drin gewesen. Aber alles in allem war es von meiner Seite eine sehr konstante Saison, von dem einen kernigen Fahrfehler auf Sardinien mal abgesehen.

Wie schwierig ist für Sie die Risikoabwägung?
Ich denke, ich habe das ziemlich gut drauf. Mein Speed ist meist auch dann noch überraschend hoch, wenn ich auf der sicheren Seite unterwegs bin. Meine Limits zu kennen, ist vielleicht eine meiner größten Stärken. Zu wissen, wann es sich nicht lohnt, ein hohes Risiko einzugehen, ist in unserem Sport eines der wichtigsten Dinge. Fährt man ständig im absoluten Grenzbereich, fliegt man auch öfter ab. Im Vorjahr hatte ich maximal drei echte Aha-Momente.



TOYOTA

Solider Saisonbeginn: Aufgrund eines Plattfußes nur Rang 4 bei der Monte

Kalle Rovanperä

Geburtstag: 1. Oktober 2000
Geburtsort: Jyväskylä (FIN)
Herkunftsland: Finnland

WM-KARRIERE
2011: Erster Rallyesprint
2015: Lettischer 2WD-Meister
2017: Lettischer Meister, 1. von 28 WM-Starts, 1. WRC2-Sieg (AUS)
2019: WRC2-PRO-Champion
2020: WM-Fünfter, 1. WM-Podium
2021: WM-Vierter

HOBBYS
Alles, was einen Motor hat

Was haben Sie sich für diese Saison vorgenommen?
Ich will um die Podiumsplätze kämpfen und mehr WM-Punkte holen. Aber ich gebe mich nicht der Illusion hin, in dieser oder der nächsten Saison um den WM-Titel zu kämpfen. Dafür muss man bei jedem WM-Lauf am absoluten Limit unterwegs sein. Dazu fehlt mir noch die Erfahrung.

Jetzt aber mal Hand aufs Herz, fahren Sie bei der Arctic-Rallye nicht auf Sieg?
Natürlich könnte das eine Rallye sein, bei der ich angreife. Das wird sich nach den ersten Metern zeigen. Aber ich bin nicht der Einzige, der gewinnen will. Um ehrlich zu sein, schätze ich meine Chancen bei den schnellen Schotterrallyes in Finnland oder Estland höher ein. So sehr ich den ersten WM-Sieg auch herbeisehne, wichtiger ist es, konstant vorne mitzufahren – nur so wird man Weltmeister. ■



Womöglich die letzte Baumholder-Ausfahrt: Hyundai-Testtag im vergangenen August

NICO MEYER

Rallye Deutschland

Anfang vom Ende?

In gut drei Monaten soll der WM-Promoter der FIA einen Kalenderentwurf für 2022 vorlegen. Die Hoffnung, dass der ADAC sich mit einer Rallye Deutschland bewirbt, schwindet von Woche zu Woche.

Von: **Reiner Kuhn**

Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Rallye-Events verantwortlich, ist voll gefordert, muss der Australier doch neben der aktuellen Terminplanung auch einen WM-Kalender für 2022 ausarbeiten. „Ein fortlaufender Prozess", so Larkin und gibt einen Einblick: „Wir sind überzeugt, dass sich die Covid-19-Situation bis 2022 verbessert und Beschränkungen gelockert werden. Das Ziel sind mindestens 13 Rallyes. Entsprechend unserer Strategie vor der Pandemie, planen wir mehr WM-Läufe außerhalb Europas als 2021 und künftig wieder ohne Reserve-Events."

Verständlich, brauchen die gut zwei Dutzend interessierten Organisatoren bei derart komplexen Großveranstaltungen Planungssicherheit. Besonders eng wird es für die europäischen Bewerber, allen voran Deutschland. Mit Estland und den beiden Asphaltläufen in Belgien und Kroatien sind gleich drei neue Veranstaltungen am Start. „Wir haben keinen Vorschlag von der ADAC Rallye Deutschland für 2022 erhalten", stellt Larkin klar und hält die Türe auf: „Wir bleiben aber in engem Kontakt mit der ADAC."

Dort tut sich derweil wenig. Zwar spricht ADAC Motorsportchef Thomas Voss von „einem Erfahrungsschatz aus den vergangenen zwanzig Jahren und einer genauen Vorstellung davon, wie ein WM-Lauf funktionieren kann", mehr aber auch nicht. Im Gegenteil: Im Herbst wurde das offizielle Rallyebüro geschlossen, aktuell nun die für Deutschlands größte Einzelsportveranstaltung in den vergangenen Jahren wirtschaftlich zuständige GmbH des ADAC Saarland abgewickelt. Grünes Licht für eine ADAC-Bewerbung steht aus. „Erst muss ein tragfähiges, wirtschaftliches und mindestens mittelfristiges Konzept auf dem Tisch liegen", so Voss abschließend. Das könnte dauern. ■

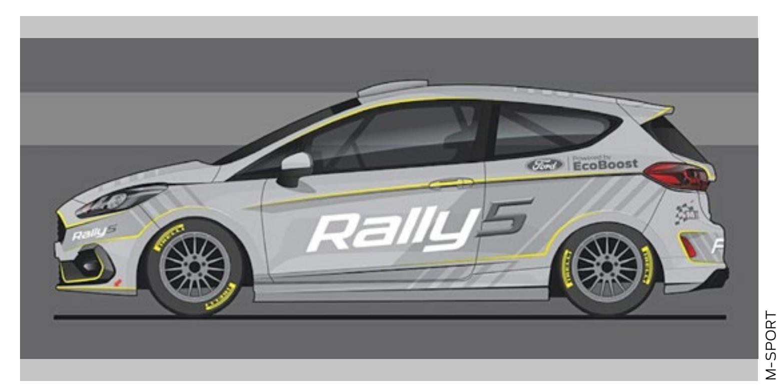
Eco Junior Rally Trophy Germany

Junior-Cup mit Bio-Sprit

Die Eco Junior Rally Trophy setzt auf identische Ford Fiesta Rally5 und sogenanntes „Green Fuel". Ende Mai soll es mit dem ersten von acht Läufen losgehen.

Armin Schwarz hat für seine neue Nachwuchsserie einen ganz besonderen Partner hinzugewonnen: Bei der mit identischen Ford Fiesta Rally5 von M-Sport ausgetragenen Eco Junior Rally Trophy Germany kommt erstmalig im Rallyesport sogenanntes „Green Fuel" zum Einsatz. „Fahrzeugpartner M-Sport hat den Bio-Sprit des deutschen Herstellers CropEnergies auf dem Prüfstand getestet und ist begeistert", freut sich der ehemalige Werkspilot.

Die Nachwuchs-Serie umfasst acht unterschiedliche deutsche Asphalt-, aber auch Schotter-Rallyes. Die Saison soll Ende Mai oder Anfang Juni beginnen, das Finale ist auf den 20. November terminiert. Der Sieger soll ohne Umwege in die Junior-WM aufsteigen. Die Ausschreibung wird in Kürze veröffentlicht. ■ RK



M-SPORT

Ideales Einstiegsmodell: Der 150 PS starke Ford Fiesta Rally5 von M-Sport

ADAC-Weser-Ems-Rallyesprint-Serie

Rallyefahren mit 15

Noch eine gute Nachricht für ambitionierte Neueinsteiger. Der ADAC Weser-Ems senkt das Einstiegsalter für seine Clubsport-Rallyesprint-Serie auf 15 Jahre.

Die Rallyesprints des ADAC Weser-Ems bieten alles, was das Rallyefahren ausmacht: vier Tagesevents mit acht Läufen über jeweils 15 Wertungskilometer. Gefahren wird auf gestellten Citroën DS3 R1. Die Fahrzeugmiete kostet pro Tag 200 Euro, die Nenngebühr pro Lauf maximal 75 Euro. Der Clou: Alles steigt auf geschlossenem Gelände und ermöglicht so die Teilnahme ohne Führerschein.

Die Teilnehmerzahl für die ADAC-Weser-Ems-Clubsport-Rallyesprint-Serie 2021 ist auf 16 Fahrer oder Teams begrenzt. Am 20. März findet eine für Neueinsteiger verpflichtende Sichtung auf dem Fahrsicherheitstrainingsplatz in Bremen-Mahndorf statt (Nennschluss 12.03.). Weitere Informationen gibt es im Internet auf der Motorsportseite des ADAC Weser-Ems. ■ RK



MELLI

„Arrive & Drive": Für die Sprints stehen zwei Citroën DS3 R1 zur Verfügung



MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!
TOP EXTRA
MANNESMANN
Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Praktischer Tragekoffer
• Umschaltknarre, Schrauben-drehergriff, T-Gleitgriff
• 13 Steckschlüssel-Einsätze
• 7 Innensechskantschlüssel
• Hakenschrauber und Bit-Adapter
• Zuzahlung: 1,– €
BRÜDER MANNESMANN WERKZEUGE

Auf der Stelle tot: Earnhardts Childress-Chevrolet (#3) knallt mit rund 250 km/h unglücklich in die Mauer

Daytona 500 2001

Die größte Tragödie

MOTORSPORT IMAGES

199 und eine halbe Runde war das Daytona 500 vor 20 Jahren ein ganz normales NASCAR-Spektakel. Doch das Rennen, in dem Michael Waltrip seinen ersten Cup-Sieg einfuhr, bleibt vor allem als das letzte von Dale Earnhardt Sr. in Erinnerung.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war der 18. Februar 2001, 17.16 Uhr Ortszeit, als der damalige NASCAR-Präsident Mike Helton vors Publikum trat. Sichtlich bewegt verkündete er: „Dies ist die schwierigste Nachricht, die ich je überbringen musste: Wir haben Dale Earnhardt verloren.“ Die Stockcar-Welt, ja weitgehend die ganze Motorsportgemeinde, war in Schockstarre versetzt. Die polarisierende Lichtgestalt, der „Unverwundbare“, kurz: der NASCAR-Superstar soll tot sein? Nein, das konnte einfach nicht sein.

Der vermeintlich harmlose Crash in der letzten Runde sah so aus wie schon 1000 Unfälle zuvor und genau so viele danach, doch die Folgen waren verheerend. Im Autopsiebericht stehen unter anderem zwei Rippenbrüche, einige angebrochene Rippen und Abschürfungen. Als tödliche Ursache aber wird ein Schädelbasisbruch festgestellt, begleitet von einem rund 8 x 5,5 cm großen Hämatom infolge einer stumpfen Gewalteinwirkung am Kopf.

Warum der Einschlag, der mit einer gemittelten Verzögerung von rund 25 g (von 250 auf 180 km/h in 0,080 Sekunden) und in der Spitze rund 50 bis 60 g gar nicht so extrem hart war, tödlich endete, hatte viele Gründe. Earnhardt war ein Fahrer der alten Schule, hielt weder etwas von Integralhelmen noch HANS, das 2001 durchaus schon verbreitet, aber erst im Laufe der Saison vorgeschrieben war. Nur sieben der 43 Fahrer trugen es in Daytona freiwillig. Damit er bequemer sitzt, befestigte man zudem den Beckengurt nicht nach Herstellervorgaben, sodass dieser sich beim Einschlag um mehr als 10 cm längen konnte. Dadurch knallte Earnhardt seitlich mit dem Kopf aufs Lenkrad. Ob Integralhelm, HANS und ein richtig sitzender Beckengurt diesen tödlichen Unfall hätten verhindern können, ist müßig zu diskutieren. Unbestreitbar wären aber die Chancen höher gewesen.

Keine Liebesgeschichte

Dale Earnhardt und Daytona, das war ohnehin nie die große Liebesgeschichte. Auf dem Weg zu seinen sieben Titeln zwischen 1980 und 1994 war er oft nah dran



MOTORSPORT IMAGES

Geliebt und gehasst: Earnhardt Sr.

am Sieg im großen Daytona 500, doch erst 1998 gelang ihm der erste und einzige Erfolg beim berühmtesten NASCAR-Rennen.

Für das Jahr 2001 hatte sich der „Intimidator“, also der Einschüchterer, noch einmal Großes vorgenommen. Mit 59 Jahren hatte er zwar das Karriereende schon im Blick, als amtierender Vizemeister aber genauso seinen achten Titel.

Das wie üblich erste Rennen der Saison lief auch richtig gut. Mit 17 Führungsrunden und fast durchgehend in der Spitzengruppe fahrend, hielt Earnhardt sich in einem eher ruhigen „500" sämtliche Siegchancen offen. Bei einem Massencrash mit 18 Autos, der durch eine Kollision zwischen Tony Stewart und Ward Burton in Runde 174 ausgelöst wurde, kam der Rekord-Champion unbeschadet durch. Stewart zog sich jedoch eine Gehirnerschütterung und eine Schulterverletzung zu.

Ein Zucken zu viel

Nach einer Rotphase ging es für einen gut 20-ründigen Sprint noch mal zur Sache. Earnhardt, dessen Team bis dahin erst einen Sieg im Cup eingefahren hatte und der selbst wie gewohnt fürs Childress-Team fuhr, konnte das Tempo „seiner" beiden Autos an der Spitze – pilotiert von Michael Waltrip und seinem Sohn Dale Jr. – nicht ganz halten. Also blockte er, was das Zeug hielt, um zumindest als Teamchef den Sieg zu sichern. In Runde 200 kam dann das eine kleine Zucken zu viel: In der letzten Kurve wollte Sterling Marlin sich auf der unteren Linie gegen Earnhardt durchsetzen, doch der machte die Linie dicht.

Eine kleine Berührung am linken Quarter Panel reichte aus, um den Childress-Chevy aus der Balance zu bringen. Statt das Auto abzufangen, bog es mit einem Gegenpendler nach oben in Richtung Mauer ab. Zusätzlich kreuzte Ken Schrader mit seinem Pontiac die Linie und sorgte dafür, dass nicht nur innerhalb kürzester Zeit Krafteinwirkungen von zwei Seiten kamen, sondern der Earnhardt-Renner auch noch in einem deutlich stumpferen Winkel einschlug, als er es ohne die Berührung getan hätte.

Schraders Pontiac und Earnhardts Chevy trudelten von der Mauer wieder die Steilkurve herunter. Schrader stieg aus und ging zum Auto des Unfallgegners. Kaum am Fahrerfenster angekommen, gestikulierte er wild in Richtung der herbeieilenden Rettungskräfte. Spätestens in diesem Moment war klar, dass es eine Tragödie gegeben hatte.

Wie erst später bekannt wird, war Earnhardt praktisch auf der Stelle tot. Schrader, der sich geschworen hatte, nie über den Unfall zu reden, brach erst nach zehn Jahren sein Schweigen: „Als ich zum Auto kam, wusste ich, dass er tot ist. Aber ich wollte nicht derjenige sein, der sagt, dass Dale tot ist." Am Unfalltag rang er sich lediglich zu einem „Es sieht nicht gut aus" durch.

Schlimmer als Schrader fühlte sich Marlin, der sogar Morddrohungen von der Earnhardt-Fangemeinde erhielt. Dale Jr. sprach ihnen öffentlich ins Gewissen, sodass zumindest das schnell nachließ. Das Erbe Earnhardts aber lebt bis heute weiter. Zwar ist die Startnummer 3, die er von 1984 bis 2001 bewegte, seit einigen Jahren wieder bei Childress im Einsatz, aber sie wird immer mit dem Rekord-Champion verbunden sein. Noch beim diesjährigen Daytona 500 reckte die NASCAR-Gemeinde in der dritten Runde drei Finger in die Luft.

Waltrip: Sieg bei 463. Start

Der tödliche Unfall brachte auch einige Sicherheitsentwicklungen ins Rollen. Ab Oktober 2001 wurde HANS oder ein vergleichbares System zur Vorschrift, Teams rüsteten freiwillig von Fünf- auf Sechspunktgurte um. Die ersten SAFER-Barriers wurden installiert, die nachfolgende Fahrzeuggeneration („Car of Tomorrow") erfüllte ebenfalls viel höhere Sicherheitsstandards. Earnhardt ist bis heute der letzte Fahrer, der bei einem Rennen der drei nationalen NASCAR-Ligen starb.

Der Doppelsieg des Earnhardt-Teams beim Daytona 500 2001 geriet zur schönen Nebensache. Michael Waltrip holte in seinem 463. Cup-Rennen und beim Team-Einstand endlich den ersehnten ersten Sieg. Es sollte einer von nur vier Cup-Siegen und zweien beim Daytona 500 sein. Dale Earnhardt Jr. wurde bei seinem zweiten Daytona 500 Zweiter. Auch er sollte den Klassiker später zweimal gewinnen. ■

DAS ERGEBNIS

	Fahrer / Team	Marke	Zeit
1.	Michael Waltrip / Dale Earnhardt Inc.	Chevrolet	3:05,26 h
2.	Dale Earnhardt Jr. / Dale Earnhardt Inc.	Chevrolet	+ 0,124 s
3.	Rusty Wallace / Penske Racing	Ford	
4.	Ricky Rudd / Robert Yates Racing	Ford	
5.	Bill Elliott / Evernham Motorsports	Dodge	
6.	Mike Wallace / Ultra Motorsports	Ford	

DATEN ZUM RENNEN

43. Daytona 500, 18. Februar 2001

Wetter:	klar, bis 26 °C
Distanz:	200 Runden à 2,5 Meilen = 500 Meilen (804,672 km)
Fahrer:	43, davon 11 in der Führungsrunde gewertet
Führungswechsel:	49 (meiste Führungsrunden: Ward Burton, 53)
Gelbphasen:	3 über 14 Runden



MOTORSPORT IMAGES

Überschattet: Michael Waltrip holte den ersten seiner zwei „500"-Siege



MOTORSPORT IMAGES

Da war die Welt noch in Ordnung: Pole-Mann Bill Elliott (#9) und das Feld



MOTORSPORT IMAGES

27 Runden geführt und gewonnen: Michael Waltrip im Earnhardt-Chevy



MOTORSPORT IMAGES

Eine Woche später in Rockingham: Die Fans gedenken ihres Helden

Vorletzte Runde: Bell geht an Logano vorbei und fährt zum ersten Cup-Sieg

NASCAR

Wieder Premiere

Nachdem Michael McDowell beim Daytona 500 seinen ersten Cup-Sieg holen konnte, gab es auch auf dem Road Course eine Premiere: Christopher Bell (Toyota) feierte seinen ersten Sieg im Oberhaus.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Riege der jungen Wilden wurde bislang vom amtierenden Meister Chase Elliott angeführt, doch der beim zweiten Daytona-Auftritt hochfavorisierte Hendrick-Pilot bekommt zunehmend Konkurrenz. Zwar ist Bell mit seinen 26 Jahren sogar ein Jahr älter als Elliott, hat aber eine ganz klassische Ausbildung genossen. Zwei Saisons Truck (3./1.), zwei Saisons Xfinity (4./3.) und nun eben das zweite Jahr in der ersten Liga. Besser vorbereitet ist kaum jemand in die Topserie eingestiegen als der Zögling von Joe Gibbs.

Dass er Siege einfahren würde, das war nur eine Frage der Zeit. Und jetzt ging es wirklich schnell: In seinem 38. Cup-Rennen, und seinem zweiten für das Gibbs-Team, fuhr er in die Victory Lane. Und das nicht in einer Superspeedway-Lotterie wie eine Woche zuvor, sondern auch seinem Rennspeed entsprechend.

Bell ging Speed mit

Favorit Elliott gewann derweil die letzten vier Road-Course-Rennen und schickte sich von der Pole-Position an, die Serie auf fünf Rennen auszubauen. Lange sah es auch so aus, als könne ihm niemand etwas anhaben, nachdem er trotz zweier Gelbphasen die komplette Stage 1 anführte.

Auch als ein Patzer seiner Boxencrew ihn in der zweiten Stage (Sieger: Denny Hamlin) zurückfallen ließ, war noch alles drin. Schon in dieser Phase des Rennens zeigte sich der Speed von Bell, der über lange Zeit der einzige Fahrer war, der am Heck von Elliott kleben blieb.

Die dritte und letzte Stage sah zunächst eine lange Grünphase, ehe 14 Runden vor Schluss einsetzender Regen für eine Gelbphase sorgte. Die wird laut Regularien einmal ausgerufen, um jedem Team die Möglichkeit zu geben, sicher auf Regenreifen zu wechseln. Tat aber keiner, denn der Regen zog wieder ab.

Elliott kam die „unnötige“ Gelbphase ungelegen. War er bis dahin schon wieder in Führung, machte ein weiterer Fehler der Boxencrew wieder alles zunichte. Er verlor nicht nur drei direkte Plätze, sondern musste sich auch noch mitten im Feld einsortieren, weil viele Fahrer gar nicht zum Stopp fuhren. Nach dem Restart übersah Corey LaJoie den Hendrick-Chevy und drückte ihn ins Gras. Parallel rollte Tyler Reddick mit brennendem Auto aus – wieder Gelb.

Noch immer war aber alles drin, weil Elliott recht frische Reifen hatte. Doch ausgerechnet Bells Teamkollege Hamlin beendete alle Hoffnungen, indem er Elliott rumdrehte (am Ende P21).

Bell tankte sich mit guten Reifen durchs Feld, rang in der vorletzten Runde Joey Logano nieder und fuhr zum Sieg. „Das war nur der Anfang“, funkte ihm sein Crewchief Adam Stevens in der Ausrollrunde ins Cockpit. Für Gibbs war es übrigens der zweite Sieg des Wochenendes. Am Vortag gewann Ty Gibbs (18), Enkel von Joe Gibbs, bei seinem allerersten Xfinity-Rennen. Da schickt sich also der nächste „junge Wilde“ an, die Elite schon ganz bald aufzumischen. ■

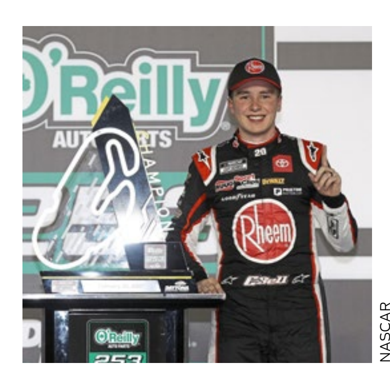
NASCAR CUP SERIES

Daytona/Florida (USA)
2. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Christopher Bell (USA)	Toyota
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
5.	Brad Keselowski (USA)	Ford
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
8.	Michael McDowell (USA)	Ford
9.	Ryan Preece (USA)	Chevrolet
10.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 2 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	104 Punkte
2.	Logano (Ford)	92
3.	Harvick (Ford)	83
4.	Bell (Toyota)	82
5.	Elliott (Chevrolet)	79
6.	McDowell (Ford)	75
7.	Preece (Chevrolet)	74
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	65
9.	Dillon (Chevrolet)	64
10.	Keselowski (Ford)	64



NASCAR

Bell: Erste Siegertrophäe im Cup



Es wird wieder voller: Bereits jetzt sind 14 Autos fest für die ADAC TCR Germany 2021 angemeldet

ADAC

ADAC TCR Germany

Die neue erste Liga

In den vergangenen Jahren erlebte die ADAC TCR Germany erst einen Boom und dann einen Teilnehmerschwund. Doch 2021 ist die Serie attraktiv wie nie.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste Aufwertung ergibt sich allein schon durch den Wechsel der DTM hin zu GT-Rennwagen. Denn damit übernimmt die TCR Germany den Status der höchsten deutschen Tourenwagen-Rennserie.

Doch die Attraktivität steigt in diesem Jahr auch durch einige andere Aspekte. Um dem Trend der steigenden Kosten in der TCR-Kategorie (siehe MSa 8) entgegenzuwirken, wartet die Serie mit allerhand finanziellen und materiellen Anreizen auf. Zuerst wäre hier die vergünstigte Startgebühr zu nennen, die bis 15. Februar galt und nurmehr 12 000 Euro betrug. Damit sind nicht nur Einschreibung und Nenngelder abgegolten, für die Frühbucher gab es die kostenlose Teilnahme an den Vorsaison-Testfahrten sowie vier Reifen von Exklusiv-Ausrüster Yokohama noch obendrauf.

Yokohama spielt auch bei den Preisgeldern und Sachpreisen in Höhe von 160 000 Euro eine gewichtige Rolle, denn rund 70 000 Euro davon werden in Form von kostenlosen Reifen „ausgezahlt". Der punktbeste Fahrer eines Wochenendes erhält sechs Reifen, der Zweite und Dritte je vier, Platz 4 bis 9 jeweils zwei Reifen und der zehntbeste Fahrer eines Events noch einen Reifen.

Schon 14 Autos fix dabei

Dazu kommen fast 40 000 Euro an Preisgeldern – unter anderem jeweils 1000 Euro für einen Rennsieg – und in mittlerweile guter Tradition einen Honda Civic im Wert von rund 30 000 Euro für den Meister der Junior-Wertung. Die neu eingeführte Trophy-Wertung (Fahrer über 40 Jahre ohne nennenswerte Erfolge in den vergangenen fünf Jahren) wird ebenfalls belohnt, hier wird nur noch nach passenden Preisen gesucht.

Nicht ganz unwichtig ist auch der Wechsel des TV-Senders. Der neue Fernsehpartner NITRO hat einen rund dreimal so hohen Marktanteil wie zuletzt Sport 1.

Kein Wunder also, dass knapp zwei Monate vor Nennschluss (15.4.) und drei Monate vor Saisonstart (15.5.) bereits 14 Fahrzeuge eingeschrieben sind. Der aktuelle Zwischenstand an fixen Autos spuckt sieben Hyundai, drei Cupra, zwei Honda, und je einen VW und Audi aus. Allein Engstler Motorsport setzt vier Hyundai ein, diesmal fällt jedoch das VIP-Auto weg, es sind also „echte" Saison-Einschreibungen.

Für Gaststarter wurde die Nenngebühr für einen Event ebenfalls von 3600 auf 2500 Euro abgesenkt, man darf also auch hier mit mehr Zulauf rechnen.

Neu einstellen müssen sich alle auf ein geändertes Qualifying-Format, das nun deutlich fairer sein soll. Für jedes Rennen soll es je eine eigene 20-minütige Quali-Session geben, das Reversed Grid ist also Geschichte. Außerdem wird ein starkes Qualifying auch stärker belohnt, um Gewichts-Pokern vorzubeugen: Die Pole-Position bringt neu zehn statt drei Punkte. ■

!

Die ADAC TCR Germany ist in diesem Jahr so attraktiv wie nie: Günstigere Einschreibung, hohe Preisgelder/Sachpreise, mehr TV-Zuschauer. Schon jetzt sind mehr Autos fix als 2020.

NACHRICHTEN

WTCR: VIER NEUE AUDI FÜR COMTOYOU RACING

Kaum wurde der neue TCR-Audi (siehe MSa 9) vorgestellt, ist auch schon das erste Einsatzgebiet bekannt. Nach einem Jahr Pause engagiert sich Audi Sport wieder in der WTCR. Comtoyou Racing, die 2020 privat drei Audi eingesetzt hatten, bekommen vier neue RS 3 LMS. Zwei davon sind mit den Werksfahrern Frédéric Vervisch und Nathanaël Berthon besetzt. Wer die zwei „privaten" Autos pilotiert, ist noch nicht bekannt.

DTM: RAST VERZICHTET

DTM-Champion René Rast wird dieses Jahr nicht in der Serie fahren. Er wird sich auf die Formel E konzentrieren. Da diese ihren vollständigen Kalender noch schuldig ist, geht Rast damit auf Nummer sicher, um Terminkollisionen aus dem Weg zu gehen.

SUPERCARS: BROWN HOLT DIE TEST-BESTZEIT

Erebus-Neuzugang und Rookie Will Brown (Holden) hat sich die Bestzeit beim Test in Winton geholt. Saisonauftakt ist am Wochenende in Bathurst, Sport 1+ überträgt die Rennen live (siehe S. 47).

BTCC: JELLEY BEI WSR

Stephen Jelley kehrt zum BMW-Team WSR zurück. Er wurde vergangene Woche als dritter Fahrer neben Colin Turkington und Tom Oliphant bestätigt. 2008/2009 fuhr Jelley bereits bei WSR, in den letzten drei Jahren pilotierte er beim Team Parker Racing einen Ex-WSR-BMW 125i.

TCR: DATUM FÜR 500 KM VON BATHURST STEHT

Nachdem die für 2020 angesetzte Premiere Corona-bedingt ins Wasser fiel, gibt es dieses Jahr einen neuen Anlauf für ein TCR-500-km-Rennen in Bathurst. Als Datum fürs „Bathurst International", wie der Event mit einigen weiteren Rennserien offiziell heißt, wurde nun der 26.–28. November bekannt gegeben.



Wie sich die Zeiten ändern

Der zweite Teil unserer Erinnerungen an die DTM ab dem Jahr 2000 spielt sich zum Großteil in Zandvoort ab. Dort erlebte die Serie nicht nur eines der härtesten Duelle, sondern auch die wohl härtesten Abflüge in der DTM-Neuzeit. Auch die Aschenbecher flogen teilweise tief. Der für 2005 groß angekündigte MG-Einstieg wurde dagegen ein Rohrkrepierer.

Von: **Claus Mühlberger**

Im Jahr 2000 arbeitete Gerhard Berger noch für BMW, und zwar als Rennleiter, zusammen mit Dr. Mario Theissen. Beim Premierenrennen der Serie in Hockenheim ließ sich der Tiroler blicken, aber aus purer Neugier. Hoffnungen der wiederauferstandenen Tourenwagenserie auf einen BMW-Einstieg erteilte der Österreicher eine Absage: „Wir müssen uns auf die Formel 1 konzentrieren."

Wie sich die Zeiten ändern! BMW ist seit Langem aus der Königsklasse verschwunden, fuhr dann doch in der DTM (von 2012 bis 2020), und gerade ist man in München dabei, den Werks-Motorsport offenbar komplett abzuwickeln. Berger seinerseits bemüht sich seit vier Jahren, die DTM am Leben zu erhalten. Seit einigen Monaten hat der Tiroler bei der Dachorganisation ITR e.V. das alleinige Sagen, nachdem BMW und Audi ausgetreten sind. Jetzt ist es Berger, der nach Teams für „seine" GT-DTM sucht, die im Juni starten soll. Aber das ist eine andere Geschichte.

Tief fliegender Aschenbecher

Im zweiten Jahr der neuen DTM wurden die Sitten derber. Ende August 2001 büßte Audi-Fahrer Christian Abt nach der wohl etwas ausschweifenden Party zu Ehren des zum zweiten Mal siegreichen Teamkollegen Laurent Aïello vor dem Dorint-Hotel am Nürburgring mehrere Zähne ein: Ein durch die nächtliche Ruhestörung erzürnter Hotelgast aus England hatte einen Aschenbecher in Richtung der Feiernden geschleudert und dabei Abt unglücklich getroffen.

> „Am besten lasse ich mir jetzt nicht mehr die Rundenzeiten auf den Boxentafeln anzeigen, sondern den Kontostand."
>
> Timo Scheider nach Sportchef-Rüge über zu viele Unfälle

Zwei Wochen später, im September 2001, wurde die DTM zu einem Collision-Derby. Beim Rennen auf dem Österreichring war nach drei Runden bereits die Hälfte des Starterfelds ausgeschieden: Nicht weniger als elf Autos fielen Unfällen zum Opfer. Die meisten landeten dank freundlicher Mithilfe der Gegner in Kiesbetten und Leitplanken.

Die Sportchefs waren stinksauer, denn die Rechnungen für Karbonteile und Radaufhängungen drohten das Budget zu sprengen. Mit der Androhung hoher Geldstrafen wollten sie Wohlverhalten auf der Piste erzwingen. „Am besten lasse ich mir jetzt nicht mehr die Rundenzeiten auf den Boxentafeln anzeigen, sondern den Kontostand", moserte Opel-Fahrer Timo Scheider.

Beim Rennen auf dem Dünenkurs in Zandvoort geht es dennoch sehr robust zu. Das Duell zwischen dem bekannt kampf-

starken Uwe Alzen im Mercedes und dem ebenfalls für sein leicht entzündliches Temperament bekannten Christian Abt im Audi TT reißt die Holländer von den Sitzen. Auf den letzten Metern rempelt sich Alzen vorbei am gelben Audi. Unmittelbar nach der Ziellinie steigt der Mercedes-Fahrer hart auf die Bremse, um den Last-Minute-Sieg mit Reifenqualm zu feiern. Der überraschte Abt brummt ihm ins Heck. Das Urteil der Kommissare: keine Absicht von Abt, 10 000 Euro Strafe für Sieger Alzen.

Mörder-Crash in Holland

Der Kurs an der Nordsee ist die Lieblingsstrecke von vielen DTM-Fahrern: schnelle Kurven, blinde Kuppen. Kurz: eine echte Herausforderung. Leider ist Zandvoort auch nicht ganz ungefährlich. Die Arie-Luyendijk-Bocht, die letzte Kurve vor Start und Ziel, hat es in sich. Sie wird im fünften Gang mit rund 190 km/h gefahren, und im Jahr 2004 mangelt es noch an Auslaufzonen.

Am 4. September 2004 schrammt die DTM knapp an einer Katastrophe vorbei. In der 23. Runde rutscht Peter Dumbreck neben die Piste. Er trifft einen Reifenstapel. Dieser dient dem Opel als Sprungschanze. Der Vectra überschlägt sich dreimal und entledigt sich dabei fast aller Karosserieteile inklusive des Dachs. Wie durch ein Wunder bleibt der Schotte unverletzt.

„Das Sicherheitskonzept der DTM hat funktioniert“, sagte Opels Technikchef Günther Steiner, der jetzt als Teamchef von Haas in der Formel 1 wirkt. In der neuen DTM sitzen die Fahrer, ähnlich wie bei einem Monoposto, in einer Kiste aus Kohlefaser – und zwar deutlich zur Mitte des Autos versetzt.

Götterdämmerung bei Opel

Genervt von vielen Misserfolgen verfügte die Teppich-Etage der Rüsselsheimer Firmenzentrale zum Ende der Saison 2005 den Rückzug. In der gesamten Saison sprangen nur zwei Podiumsplatzierungen heraus: Heinz-Harald Frentzen wurde in Brünn und in Zandvoort jeweils Dritter.

Für die DTM war der Opel-Ausstieg ein herber Verlust, der nie kompensiert werden konnte. Zwischen 2006 und 2011 waren mit Audi und Mercedes nur noch zwei Hersteller vertreten. Es grenzt an ein Wunder, dass die Serie diese sportliche Diät sechs Jahr lang überlebte, doch

„Das Sicherheitskonzept der DTM hat funktioniert.“

Opel-Technikchef Günther Steiner nach Peter Dumbrecks Horror-Crash in Zandvoort

die Zuschauerzahlen sanken. Keine Marke hatte mehr Fans an die DTM-Strecken gelockt als Opel. Von 1988 bis 2004 schrieben die Rüsselsheimer viele ruhmreiche DTM-Kapitel. Nach Anlaufschwierigkeiten mit dem schwachbrüstigen Kadett GSi und Problemen mit dem plumpen und wenig verwindungssteifen Omega gab es großartige Erfolge zu feiern, vor allem Manuel Reuters Titel im Jahr 1996 in der ITC mit dem Hightech-Calibra 4x4. Und auch in der neuen DTM ging es gut los. Im Jahr 2000 holten die Opel-Fahrer acht Siege, genauso viele wie der damalige Platzhirsch Mercedes.

Auch Laurent Aïello machte im Herbst 2005 Schluss. Der Franzose, DTM-Meister von 2002 und nebenbei auch ein talentierter DJ, beendete seine Karriere. Inspiriert durch den Hauptsponsor, ein Herrenmagazin, das von vielen vor allem wegen der exquisiten Interviews sehr geschätzt wurde, posierten seine Mechaniker vom Opel-Team Phoenix in Bunny-Kostümen.

Fake News von MG

Ende Februar 2005 hatte ITR-Chef Hans Werner Aufrecht tolle Neuigkeiten: „Ich bin stolz und glücklich, dass wir mit MG einen weiteren Hersteller in der DTM präsentieren können. Der Einstieg von MG zeigt, wie attraktiv die DTM für die Automobilkonzerne ist.“ Hinter den Kulissen raunte man sich zu, dass sich Fahrer wie Nigel Mansell und Eddie Irvine angeblich für das Projekt interessierten.

Die frohe Botschaft entpuppte sich jedoch leider schnell als Fake News. Denn der britische Traditionshersteller, der von 1994 bis 2000 zu BMW gehörte, schlitterte in den Konkurs und wurde an die chinesische Nanjing Automobile Group verkümmelt.

Natürlich lösten sich jetzt die hochtrabenden Motorsportpläne in Luft auf: Die beiden MG ZT 260, die vom britischen Rennwagenhersteller Zytek gebaut werden sollten, tauchten nie an einer DTM-Strecke auf. ■



Zwei Hitzköpfe unter sich: Abt (l.) und Alzen in Zandvoort 2001



Kollision nach Zieldurchfahrt: Abts Audi kollidiert mit Alzens Mercedes



Wieder Zandvoort: Dumbrecks Opel-Wrack nach Horror-Crash 2004



Blieb eine Studie: Der MG ZT sollte 2005 eigentlich in der DTM fahren

YAMAHA

Yamaha-Werkspilot Maverick Viñales galt schon in den letzten Jahren vor der Saison immer als Titelfavorit, konnte dieser Rolle aber wegen zu wenig Konstanz nie gerecht werden. Im MSa-Interview erklärt der 26-jährige Spanier, wie er dieses Jahr konstanter werden will und was dafür alles um ihn herum geändert wurde.

Von: **Imre Paulovits**

Haben Sie Ihre Wintervorbereitung umgestellt, nachdem es ja nur einen Test vor dem WM-Auftakt gibt?
Ich versuche möglichst, das ganze Jahr über fit zu bleiben. Das ist nicht immer einfach, denn man muss dafür auch ständig seine Diät einhalten, und man ist auch nicht das ganze Jahr gleichermaßen motiviert. Aber ich denke, ich bin derzeit in guter Form. Und ich hoffe, dass ich zum Saisonstart an meinem Maximum sein werde.

Was erwarten Sie von 2021?
Meine Erwartung ist wie schon die letzten Jahre. Als ich für Yamaha unterschrieben habe, hatten wir die Aussicht, um den Titel zu fahren. Das ist natürlich nicht einfach, und wir sind immer wieder auf Widerstände gestoßen. Auch wenn wir eine Saison meistens stark begonnen haben, haben sich unsere Gegner immer steigern können, wir nicht. Dies versuchen wir dieses Jahr zu verbessern. Wir wollen bei jedem Rennen das Maximum rausholen, nicht nur bei einigen, wie in der Vergangenheit. Wir werden versuchen, mehr Konstanz zu erreichen, die gesamte Yamaha-Truppe hat diesen Winter sehr hart daran gearbeitet. Yamaha glaubt an mich und meinen Fahrstil, ich glaube an das Motorrad. Natürlich müssen wir analysieren, was wir am Motorrad verbessern können und was ich an meinem Fahrstil verbessern kann.



Maverick Viñales beim Training mit der Yamaha R1: „Versuche, maximal fit zu sein, wenn die Saison beginnt“

MOTOGP

Was wird sich für Sie durch den Weggang von Valentino Rossi im Yamaha-Werksteam ändern?
Es fühlt sich schon komisch an. Bislang war ich neben Valentino

„In diesem Jahr bin ich in unserem Team der Senior“

immer der Jüngling, jetzt ist Fabio vier Jahre jünger als ich. Jetzt bin ich der Senior. Ich kenne das Team viel länger als er, aber ich mag diese Situation. Ich werde das Team führen. Ich weiß, was Yamaha braucht und wozu Yamaha in der Lage ist. Ich werde jetzt auf der Seite der Box sitzen, wo bislang Valentino war. Aber Yamaha behandelt seine Piloten immer gleich. Sie versuchen, beiden das Bestmögliche zu geben.

Sie haben Ihr Team umgestellt ...

Mir ging es darum, möglichst viel Ruhe reinzubringen. Ich habe über die Jahre mehrere Dinge geändert, vielleicht bin ich dabei zu sehr hin und her gesprungen. Was ich haben möchte, ist Stabilität und die richtige mentale Einstellung. Deshalb habe ich mir Leute gesucht, die mir diese Stabilität geben. Wir haben uns viel mit Lin Jarvis und Massimo Meregalli unterhalten, und sie wissen, dass ich manchmal schwierig bin. Aber sie verstehen auch, was ich brauche, um schnell zu sein. Ich denke, ich lerne Jahr für Jahr dazu, und ich hoffe, dass ich dieses Jahr mein Maximum geben kann. Ich werde auf alle Fälle alles dafür tun. Im Moment fühle ich mich gut und ich fühle mich ruhig. Das macht mich glücklich.

... und Sie haben geheiratet?

Ja, ich habe die Richtige gefunden. Deshalb war es die richtige Zeit, es zu tun.

Wie wollen Sie Ihre positive Einstellung über die Saison halten?

Ich denke, was für uns alle wichtig ist, ist die Einheit im Team. In den letzten Jahren ging jeder seinen eigenen Weg. Wir waren keine Einheit. Lin Jarvis, Majo Meregalli und mein Crewchief Esteban Garcia haben die 24 Leute, die im Team arbeiten, nun so zusammengestellt, dass es wirklich ein Team ist. Es ist wichtig, die Laune immer ganz oben zu halten. Das war in den letzten Jahren nicht immer einfach. Es gab das Team von mir und das Team von Valentino. Jetzt hat Yamaha die Möglichkeit, eine Einheit zu schaffen und mit beiden Fahrern in die gleiche Richtung zu gehen. Ich denke, so können wir erreichen, was unsere Möglichkeiten sind. Bislang waren wir bei einem Rennen gut, beim nächsten schlecht, und es ist für mich schwer zu glauben, dass sich das Motorrad von einer Strecke zur anderen so ändern kann. Wir müssen die Probleme, die wir bislang hatten, abstellen. Und ich denke, die Ergebnisse werden dann von selbst kommen. Wir haben einen guten Speed, wir haben einen guten Rhythmus, wir müssen tief in die Details gehen. Und wenn wir dieses Jahr weniger Pech haben als 2020, dann sollten wir es genießen können und erfolgreich sein.

> „Die letzten Jahre war das Yamaha-Werksteam nie eine Einheit. Es gab das Team von Valentino, und es gab das Team von mir.“
>
> Maverick Viñales

Wie wichtig wird dabei Katar für die restliche Saison sein?

Ich mache mir über Katar keine Sorgen. Es war eigentlich immer eine gute Strecke für uns. Aber viele Fahrer können in Katar gut sein. Wir werden ja schließlich fünf Tage getestet haben, und wir werden zwei Rennen haben. Die Ergebnisse könnten völlig verrückt werden, das kann man jetzt noch gar nicht vorhersagen. Alle werden viele Runden und ein wirklich gutes Setup haben, alle Motorräder werden gut funktionieren. Ich denke da eher an die Rennen danach, wir müssen mehr in die Zukunft blicken. Da kommen wir nach Portimão, das letztes Jahr schwierig für uns war. Aber Morbidelli ist dort ein gutes Rennen gefahren. Wenn wir um den Titel kämpfen wollen, müssen wir uns auf den Strecken, auf denen wir Probleme hatten, verbessern. Deshalb müssen wir schon beim Test in Katar auch an die nächsten Strecken denken. Das ist nicht so einfach, wenn man für die gesamte Saison nur auf einer Strecke getestet hat und in fünf Tagen die richtigen Teile aussortieren muss. Wir müssen dafür einen guten Plan haben und dürfen uns nicht verzetteln. Dafür werden die Runden am Mittag die wichtigsten sein, deshalb werden wir wohl die Ersten auf der Strecke sein. Cal Crutchlow als Testpilot wird uns, denke ich, viel helfen können. Er kann viele Teile probieren und ich vertraue darauf, was er auswertet. Früher sind viele Dinge aus Japan gekommen, die nur so lange funktioniert haben, bis man nicht am Maximum pushte. Und Cal kann wirklich am Maximum pushen. Und er hat die Erfahrung zu verstehen, ob es funktioniert oder nicht. So kann ich einen Teil meines Jobs, den ich früher gemacht habe, Cal überlassen, und mein Team kann sich mehr auf meine Sachen konzentrieren. Am gleichen Wochenende zu testen und Rennen zu fahren ist kompliziert, da erhoffe ich mir jetzt Besserung.

Was erwarten Sie von der Zusammenarbeit mit Ihrem neuen Teamkollegen Fabio Quartararo?

Ich denke, das wird gut. Klar, auf der Strecke gehen wir alle hart miteinander um, da herrscht Wettkampf. Aber außerhalb werden wir viel Respekt voreinander haben. Unsere Mission ist es, Yamaha zu helfen, die Ziele zu erreichen. Da müssen wir zusammen etwas dazugeben, nicht wegnehmen. Sicherlich wird der eine von uns an einem, der andere an einem anderen Tag gewinnen. Aber in der Box müssen wir zusammenarbeiten, um uns zu verbessern.

Macht Ihnen die eingefrorene Motorenentwicklung Sorgen?

Wir dürfen am Motor nichts ändern, also müssen wir die Verbesserung woanders suchen. Beim Fahrwerk und beim Fahrstil. Wir hatten letztes Jahr Probleme, nach Misano sind uns die Motoren ausgegangen, und da war es schwierig, konstant zu bleiben. Normalerweise fahre ich in den Trainings immer Sechs-, Sieben-Runden-Stints, um zu verstehen, was ich im Rennen brauche. Weil wir keine Motoren mehr hatten, bin ich in Aragón stattdessen nur doch drei bis vier Runden gefahren, und da wurde es schwierig. In Valencia hatten wir ein komplettes Desaster. Jarvis und Meregalli haben mir klargemacht, dass ich nicht immer ganz oben sein kann. Ich muss aber ein starkes Team hinter mir haben, um immer so nah wie es nur geht zur Spitze zu sein. Ich kann da nur hoffen, dass all die Probleme, die wir letztes Jahr mit den Motoren hatten, nun gelöst sind.

Wen halten Sie für den stärksten Gegner im Kampf um den Titel?

Ich denke Jack Miller. Er ist in den letzten Saisons immer stärker geworden und er hat zuletzt die Stärken der Ducati gut verstehen gelernt. Aber ich denke, alle vier Yamahas können ganz oben sein. Wir werden versuchen, sie ganz nach vorn zu bringen. Dieses Jahr wird sicherlich sehr wichtig für mich und für meine Karriere sein. ■



Maverick Viñales

Geburtstag: 12.01.1995
Geburtsort: Figueres (E)
Herkunftsland: Spanien

KARRIERE
2011: 125GP, Aprilia (3.)
2012: Moto3, FTR-Honda (3.)
2013: Moto3, KTM (1.)
2014: Moto2, Kalex (3.)
2015: MotoGP, Suzuki (12.)
2016: MotoGP, Suzuki (4.)
2017: MotoGP, Yamaha (3.)
2018: MotoGP, Yamaha (4.)
2019: MotoGP, Yamaha (3.)
2020: MotoGP, Yamaha (6.)

Hobbys
Motocross, Fitness

Spiel mit zwei Assen und

Bei der Präsentation des Honda-Werksteams zeigten die Honda-Ingenieure Stärke. Sie wollen den WM-Titel zurück, mit welchem der beiden Fahrer auch immer. Aber was kann Marc Márquez?

Von: **Imre Paulovits**

Der goldene Flügel strahlte. Bevor das aktuelle Motorrad, das Team und die Fahrer über den Bildschirm flimmerten, ging Honda erst einmal in seine Geschichte zurück. 800 GP-Siege, 25 Herstellertitel in der Königsklasse seit 1966 – jedes einzelne Motorrad, das dazu beitrug, wurde ins Bild gebracht. Es half, über die schmerzhafte letzte Saison hinwegkommen und in die Zukunft zu blicken. In eine Zukunft, die in einer perfekten Welt zurück zu den Erfolgen führt, die man die letzten Jahre gewohnt war.

„Es sind so viele Dinge passiert", räumte Tetsuhiro Kuwata, General Manager von Hondas Race Operations Management Division ein. „Mit der Pandemie hatten wir bereits einen schlechten Ausgangspunkt, aber als es dann losging, hat sich Marc Márquez verletzt. Aber es gab auch viel Positives. Wir haben viele Dinge gelernt, wie man auf solche Situationen reagiert, auch von der technischen Seite her. Wie haben für unsere Zukunft gelernt. Und nun wollen wir das beste Motorrad der Welt bauen, damit einer unserer Fahrer in der Lage ist, unsere Position aus der Vergangenheit zurückzubringen."

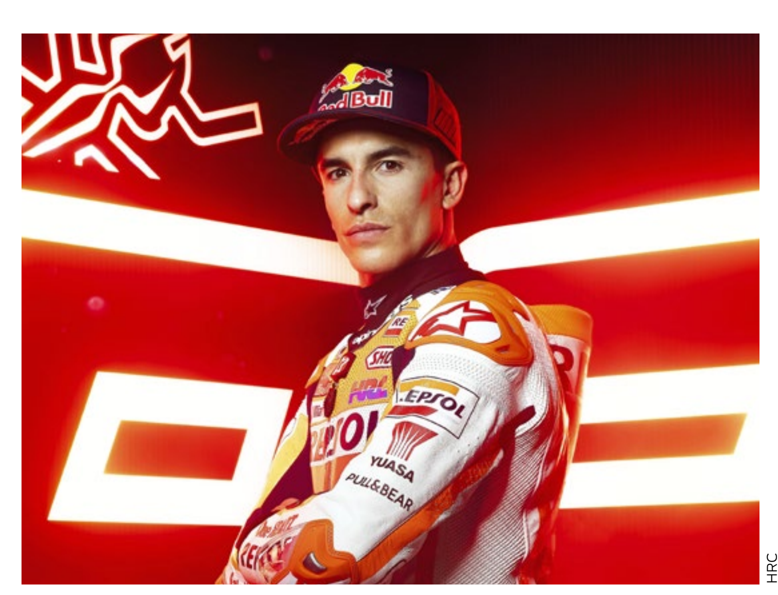
Da der Motor, immer die starke Seite von Honda, in diesem Jahr nicht weiterentwickelt werden darf, will Kuwata an dessen Peripherie, am Auspuff und am Fahrwerk etwas herausholen. „Es ist eigentlich nichts anderes, als was wir mit unseren Fahrern auch sonst machen, nur dass wir nicht am Motor arbeiten", sagt Kuwata. Er ist davon überzeugt, dass auch Pol Espargaró um Siege und dem Titel kämpfen kann. „Unser Ziel ist es, ihm in den nächsten zwei Jahren ein so gutes Motorrad zu bauen und ihm sol-



Seit ihrer Rückkehr in die Weltmeisterschaft 1979 war Honda bis heute fortlaufend dabei. Kein anderer Hersteller hat so viele GP-Siege und Weltmeistertitel eingefahren wie der japanische Gigant.

Für das Foto gestellt: Aber wird es auch so sein? Marc Márquez und Pol Espargaró startbereit mit der 2021er Honda RC213V.

HRC



HRC

Der rote Held: Marc Márquez trägt für 2021 die rote Ameise auf dem Helm



HRC

Der blaue Held: Pol Espargaró hat hingegen einen blauen Hund auflackiert

einer Unbekannten

che Unterstützung zu geben, dass er um Siege und dem Titel kämpfen kann, denn das Talent und den Speed dazu hat er."

Wenn Honda im Vorjahr auch arg gebeutelt wurde, eines ist ihnen erhalten geblieben: Die starke Allianz mit dem spanischen Ölgiganten Repsol, die bis 1995 zurückreicht. Ana Camps, Vizedirektorin von Repsols Mediengruppe, verkündete gar stolz, dass die Zusammenarbeit bis Ende 2022 verlängert wurde. „Diese Zusammenarbeit ist weit mehr als ein Sponsoring. Das Honda-Labor in Saitama und das Repsol Tech Lab in Madrid arbeiten zusammen, und so können wir unseren Kunden Technologien anbieten, die wir ohne MotoGP nicht bieten könnten", stellte Camps klar.

Wo treibt das Schiff hin?

Doch all das konnte nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Schiff noch immer ohne Kapitän ist. Wenn Marc Márquez auch auf dem Video in Ledermontur zu sehen war und sich danach langen Fragen stellte, ist er klar gezeichnet. Die acht Monate seit seinem Oberarmbruch, die drei Operationen haben viel von seinem Leuchten genommen. Er zeigt zwar immer noch Stärke und Optimismus, doch die Konfrontation mit der Realität haben arg an seinem unerschütterlichen Kampfgeist und Optimismus gezehrt. „Ich vermisse das Racing, das Adrenalin, die Menschen und das ganze Drumherum", gab er zu. „Es war eine sehr schwere Zeit vor der letzten Operation. Aber jetzt spüre ich, dass es mit meiner Heilung wieder vorwärtsgeht, wenn auch in kleinen Schritten. Von Woche zu Woche fühle ich mich ein Stück besser, meine Ärzte merken es, und mein Physiotherapeut merkt es. Aber wann ich wieder so weit sein werde, dass meine Beweglichkeit und meine Muskeln wiederhergestellt sind, das können wir noch nicht sagen. Ich bin auch noch nie so lange nicht gefahren. Wir müssen sehen, wann ich wieder ganz der alte Marc sein werde."

Eines hat Honda lernen müssen: Sie müssen ein Motorrad bauen, mit dem auch ein anderer Pilot gewinnen kann als Marc Márquez. Mit Pol Espargaró haben sie einen guten Rettungsanker. Mal sehen, ob er hält. ■

DREI FRAGEN AN

ALBERTO PUIG



WIE SEHEN SIE IHRE AUSGANGSLAGE FÜR 2021?

Wir hatten 2020 ein sehr schwieriges Jahr. Zuerst kam die Corona-Pandemie, und wir mussten ganz unbekannte Probleme lösen. Und als es dann endlich losging, haben wir unseren Weltmeister-Fahrer durch eine Verletzung verloren. Aber solche Situationen können vorkommen. Kluge Menschen sehen Probleme nicht als Probleme, sondern als Möglichkeiten, die sie ergreifen. Und das letzte Jahr hat uns sicher noch stärker gemacht.

WAS ERWARTEN SIE VON MARC MÁRQUEZ' RÜCKKEHR?

In der Karriere jedes Rennfahrers kommt mal eine schwerere Verletzung. Marc hatte jetzt eine, die ihn sehr lange außer Gefecht gesetzt hat. Aber er ist ein Champion, und er wird einen Weg finden, um wieder so zu werden, wie er es vorher war. Es ist das Wichtigste, dass er selbst daran glaubt. Das tut er, und er wird wiederkommen. Wann genau, das wissen wir aber noch nicht.

WAS ERWARTEN SIE VON POL ESPARGARÓ?

Pol hat viel Erfahrung und ist ein sehr guter Rennfahrer, ich hoffe, dass er es mit unserem Motorrad umsetzen kann. Ich hoffe, dass er irgendwann auch mit Marc um Siege und um den Titel kämpfen kann, denn eine gute Konkurrenz im eigenen Team verbessert automatisch auch die Performance des Teams. Wir werden versuchen, beiden das bestmögliche Motorrad zu geben, mit dem sie ihr Potenzial nutzen können. Pol war in der Vergangenheit in vielen Klassen auf Augenhöhe mit Marc. Er hat sehr viel Erfahrung mit anderen Motorrädern gesammelt und ich hoffe, dass das auch hilft, unser Motorrad weiter zu verbessern.



Álex Márquez: Zu den Castrol-Farben Rot-Weiß-Grün gesellt sich sein persönliches Blau

LCR

Márquez' neue Farben

In bunter Farbenpracht zeigte sich die LCR-Honda von Álex Márquez bei ihrer Präsentation, die von Takaaki Nakagami blieb weiß-rot. Zum 25-jährigen Jubiläum seines Teams erwartet Lucio Cecchinello herausragende Leistungen.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn auch die Teampräsentation von LCR-Honda virtuell war, sie war so echt gemacht, als wäre man dabei gewesen. In einer Theaterhalle mit rotem Vorhang, mit mehreren Fernseh-Kameras, und das auf zwei Tage verteilt. Letzten Freitag Álex Márquez, am Samstag Takaaki Nakagami. Ex-500er-Pilot Simon Crafar, der mittlerweile zu den besten TV-Profis gehört, moderierte durch die Teamvorstellung. Sein Sachverstand und Enthusiasmus verschmolzen mit der Präsentation von Teamchef Lucio Cecchinello, der sich dieses Jahr immens viel von seinen Fahrern erwartet.

Es war sicherlich nicht leicht für Álex Márquez, den Platz im Honda-Werksteam an Pol Espargaró schon verloren zu haben, bevor sich letzte Saison überhaupt ein Rad gedreht hatte. Doch er beteuert, dass er in seiner zweiten Saison noch besser aufgestellt ist als zuvor. „Letztes Jahr war alle neu für mich, ich musste alles über die MotoGP lernen" gibt der 24-Jährige zu. „Dieses Jahr konnte ich mich schon im Winter viel besser vorbereiten. Ich fühle mich auch körperlich sehr gut. Ich habe viel klarere Ideen, was ich haben muss. Ich weiß, wo ich mich verbessern muss, worauf ich mehr achten muss. Ich kann es kaum erwarten, dass es in Katar endlich losgeht."

Neue Möglichkeiten

Dass er mit Christophe „Beefy" Bourguignon einen erfahrenen Mann als Crewchief hat, weiß Márquez: „Ich muss als Fahrer weiter erwachsen werden, und da habe ich mit ihm genau den richtigen Mann zur Seite. Von ihm kann ich noch viel lernen, er hat sehr viel Erfahrung mit der MotoGP-Honda." Doch der Spanier weiß auch, was noch zu tun ist: „Ich muss mein Team erst kennenlernen. Wir konnten noch überhaupt nicht miteinander arbeiten, und es bleibt nicht viel Zeit vor dem ersten Rennen. Ich weiß, wo meine Schwachpunkte sind, die ich verbessern muss. Das fängt damit an, dass ich schneller auf die Zeiten kommen muss und lernen muss, im Qualifying an die Grenzen zu gehen. Ich hatte letztes Jahr im Rennen oft ein gutes Gefühl fürs Motorrad. Aber mit einem besseren Startplatz hat man deutlich bessere Chancen im Rennen."

Teamchef Lucio Cecchinello hält große Stücke auf den jüngeren Márquez: „Ich denke, Álex hat letztes Jahr speziell in der zweiten Saisonhälfte erstaunliches geleistet. Zwei Podiumsplätze in seiner ersten MotoGP-Saison, einen im Nassen und einen im Trockenen, das zeigt sein Potenzial. Dazu sind nur ganz wenige in der Lage. Er hat dieses Jahr die gleiche Unterstützung von Honda, nun aber in meinem Team. Er hat ein Werks-Motorrad. Ich bin davon überzeugt, dass er ums Podest kämpfen kann, sogar um Siege."

Japanisches Ass

Mit Takaaki Nakagami hat der Italiener ebenfalls ein klares Ziel vor Augen. „Taka hat letztes Jahr sein wahres Potenzial aufgezeigt", so Cecchinello. „Er hat sich immens verbessert, und dieses Jahr hat er ein richtiges Werksmotorrad. Mit der Unterstützung von HRC und seiner Erfahrung ist er nun reif für Podestplätze, und ich denke, auch für seinen ersten GP-Sieg."

Nakagami selbst stimmt dem zu, geht aber auch hart mit sich selbst ins Gericht. „2020 war ein gutes Jahr für mich und wir haben große Fortschritte erzielt. Trotzdem war ich nicht auf dem Podest, und deshalb muss ich mich noch weiter verbessern. Ich muss konstanter werden, dann kann ich um Podestplätze kämpfen und vielleicht auch um einen Sieg. Ich bin dieses Jahr früher nach Spanien zurückgekehrt als sonst, weil ich dort bessere Trainingsmöglichkeiten habe. Und ich will nichts unversucht lassen. Unser Team ist besser aufgestellt als je zuvor und jeder arbeitet für das gleiche Ziel: Podestplätze und Siege." ■



LCR

Takaaki Nakagami: Klare Ansage vom Teamchef – Podestplätze müssen her

MotoGP

Aprilia schnell in Jerez

Honda und KTM durften nur mit den Testfahrern ausrücken, bei Konzessions-Hersteller Aprilia durften auch die Werksfahrer ran. So fuhr Aleix Espargaró Bestzeit.

Von: **Imre Paulovits**

Jerez bei schönem Wetter: Die in diesem Winter arg gebeutelten Testpiloten konnten letzte Woche Dienstag endlich bei schönem Wetter fahren. Aleix Espargaró gab dem 2021er Aprilia-Prototyp die Sporen, und einige Kiebitze vermeldeten, dass sie viele Details entdecken konnten, die stark denen der Ducati ähneln. Espargaró war von dem Motorrad begeistert, wenn er auch einräumte, dass noch viel Arbeit vor dem Team liegt. Der 31-jährige Spanier ging gewohnt energisch an die Sache und ließ sich in seiner schnellsten von 42 Runden 1.37,714 Minuten notieren, nur sieben Zehntel langsamer als die Pole-Position-Zeit von Fabio Quartararo letztes Jahr. Allerdings ist der Grip in Jerez um diese Jahreszeit deutlich besser als im Sommer. Wenn Lorenzo Savadori mit seinem Teamkollegen auch nicht mithalten konntet, war die 1.39,869 acht Zehntelsekunden schneller als seine Zeit am Montag davor.

Stefan Bradl, der am Montag Schnellster gewesen war, fuhr am zweiten Testtag nicht weniger als 77 Runden und konnte sich bei einer Bestzeit von 1.38,289 ebenfalls um sieben Zehntelsekunden steigern und viele Dinge probieren. Dani Pedrosa, der weiter Teile für die 2021er KTM RC16 aussortierte, wurde ebenfalls schneller und schaffte zum Schluss 1.38,607. ■



MOTOGP

Aleix Espargaró: Wie immer sehr schnell, aber noch viel Arbeit mit der RS-GP

MotoGP/Moto2

Rossis Jungs bereit

Letzte Woche stellte VR46 seine diesjährigen Teams vor. Dass die von Valentino Rossi ins Leben gerufene Nachwuchsförderung in diesem Jahr auch in der MotoGP fährt, sieht er als einen Meilenstein.

Von: **Imre Paulovits**

Die Teamvorstellung von VR46 war bislang immer ein soziales Spektakel in der Zentrale des TV-senders Sky, doch diesmal konnte die Öffentlichkeit nur virtuell teilnehmen. Es war aber klar zu spüren, wie viel dem Team um Valentino Rossi und seinem Jugendfreund Alessio Salucci der Aufstieg mit Luca Marini in die MotoGP bedeutet. Doch nicht nur Marini ist aufgestiegen, auch Celestino Vietti kommt aus der Moto3 in die Moto2-WM. Und mit Marco Bezzecchi hat das Team einen absoluten WM-Favoriten am Start.

Die Farben des Moto2- und des MotoGP-Teams, das bei Esponsorama Racing integriert ist, wurden angeglichen. Im Vergleich zum Vorjahr wurde die Lackierung dunkler, das Grau von 2020 ist in ein glänzendes Schwarz übergegangen.

Das Team wurde auch auf organisatorischer Seite verstärkt: Neben Pablo Nieto als Moto2-Teamchef wurde Luca Brivio als Koordinator installiert. Roberto Locatelli übernimmt die Fahrerbetreuung in beiden Klassen. ■

VR46

Drei mit viel Motivation: Marco Bezzecchi, Luca Marini und Celestino Vietti (v.l.)

NACHRICHTEN

MOTOGP
Letzten Mittwoch feierte Marc Márquez seinen 28. Geburtstag. Der noch immer angeschlagene Honda-Werkspilot bekam jede Menge Glückwünsche von den Fans, aber auch viele prominente Sportler wünschten ihm alles Gute und eine baldige Rückkehr. Unter ihnen waren die Ex-500er-Weltmeister Mick Doohan und Álex Crivillé, Trial- Rekordweltmeister Toni Bou, Motocrosser Jorge Prado, Supersport-300-Weltmeisterin Ana Carrasco, die Basketball-Stars Pau Gasol und Sergio Llull, Tennis-Ass Rafael Nadal, Schwimmerin Mireia Belmonte, Federball-Profi Carolina Marín, die Fußballer Saul Níguez, Santi Cazorla und Ansu Fati, Fußballspielerin Andrea Falcón, Gewichtheberin Lidia Valentín, Triathlet Javier Gómez Noya – und nicht zuletzt sein neuer Teamkollege Pol Espargaró.

MOTOGP
Seit Jahren kämpft der robust gebaute Danilo Petrucci damit, sein Gewicht und seine Fitness unter einen Hut zu bringen. Jetzt ließ sich der neue KTM-Pilot im Red Bill Athlete Performance Center testen. Er bekam ein Programm für Training und Ernährung. „Es war sehr anstrengend, aber auch sehr aufschlussreich. Ich weiß jetzt genau, wo ich noch ansetzen kann“, freute sich Petrucci.

MOTO2
Der neue Intact-Pilot Tony Arbolino hat sich mit viel Motocross- und Minibike-Training sehr gewissenhaft auf seine erste Moto2-Saison im deutschen Team vorbereitet. Der 20-jährige Italiener ist fest entschlossen, eine gute Leistung abzuliefern. Sein Ziel ist, so bald wie möglich in die MotoGP aufzusteigen. Doch er weiß: „Es kann so viel dazwischenkommen. Ich habe letztes Jahr den Titelkampf aufgeben müssen, weil ich durch meine Covid-Infektion ein Rennen auslassen musste.“

Nicht auf dem Holzweg

Vor 50 Jahren machte sich der Hersteller von Maschinen zur Holzbearbeitung Morbidelli auf, eine 125er-Rennmaschine zu bauen. Sie gewann fünf WM-TItel und blieb bis Ende der 1980er-Jahre das Motorrad der Wahl für Privatfahrer.

Von: **Imre Paulovits**

Ende der 1960er-Jahre hatte es Giancarlo Morbidelli mit seinem Werk für Holzbearbeitungsmaschinen in Pesaro weit gebracht. Doch wirklich interessiert war der einstige Rennfahrer an Motorrädern. So träumte er davon, in seinem Werk Motorräder zu bauen, die um Erfolge in der Weltmeisterschaft fahren. Morbidelli war aber kein Fantast, und so fing er ganz klein an, in der 50er-Klasse. Mit Franco Ringhini hatte er einen rennfahrenden Konstrukteur, und dieser entwarf 1969 einen drehschiebergesteuerten Einzylinder-Zweitakter mit sechs Gängen, wie ihn das neue Reglement vorschrieb. Ringhini und Eugenio Lazzarini setzten das Motorrad in der WM ein, und bei ihrem vierten Einsatz in Assen holte Lazzarini als Zehnter die ersten WM-Punkte für Morbidelli. Zwei Rennen später auf dem Sachsenring wurde Lazzarini bereits Sechster, und als Zehnter holte auch Ringhini mit der zweiten Maschine einen WM-Punkt.

Für 1970 entschloss man sich, auch eine 125er aufzulegen. Als Vorbild diente die erfolgreiche 125er-Suzuki mit wassergekühltem Paralleltwin, Drehschiebern und nach hinten gerichteten Auspuffbirnen. Ringhini behielt den Hub von 39,8 mm seines 50er-Rennmotors bei und kombinierte ihn mit 44,4 mm Bohrung. Um den Motor wurde ein Doppelschleifenrahmen aus dünnem Stahlrohr gebogen

> „Plötzlich war die schlitzgesteuerte Werks-Yamaha gegen die Morbidelli nicht mehr konkurrenzfähig.“
>
> Bruno Kneubühler

und mit italienischen Federelementen, Rädern und Bremsen versehen. Schon zu Anfang drückte der Motor 30 PS auf dem Prüfstand, und Ringhini debütierte mit dem Motorrad im März 1970 beim internationalen Frühjahrsennen in Modena als Fünfter. Neben Lazzarini stieß noch Gilberto Parlotti zum Team, und während Lazzarini bereits beim zweiten Rennen in Le Mans Sechster wurde, schockte Parlotti die Konkurrenz in Brünn und gewann mit schnellster Rennrunde. „Gut, meine Suzuki war zu dieser Zeit bereits angeschlagen, und Ángel Nieto war mit der Derbi ausgefallen. Aber für eine Neukonstruktion, die gar nicht von einem Motorradwerk kam, war es schon eine erstaunliche Leistung“, erinnert sich Dieter Braun, der in dem Jahr Weltmeister wurde.

Wachablösung

1971 begann Parlotti die WM mit zwei zweiten Plätzen auf dem Salzburgring und in Hockenheim, und Dieter Braun sah schon die Zukunft kommen. „Ich hatte gehört, dass Morbidelli auch einen Production-Racer bringen will, und so habe ich meine Suzuki schnell verkauft, solange sie noch etwas wert war.“ Doch erst einmal folgten Ausfälle, bis Parlotti in Monza beim Wimpernschlag-Finale die Derbi von Nieto hinter sich ließ und gewann.



BONHAMS

Kompromisslos und filigran: Die 125er-Morbidelli nahm die Bauweise späterer Achtelliter-Rennmaschinen vorweg

1972 begann der Italiener dann mit zwei Siegen und einem zweiten Platz, und auch nach seinem dritten Platz in Imola war er ganz auf WM-Kurs, als er auf der Isle of Man ankam. Im Nieselregen führte Parlotti bereits mit über 20 Sekunden Vorsprung auf Lokalmatador Chaz Mortimer auf der Werks-Yamaha, als er in der zweiten Runde auf dem neu asphaltierten Stück bei Verandah, das bei Nässe besonders tückisch war, stürzte. Er starb auf dem Weg ins Krankenhaus im Hubschrauber. Sein Tod sorgte dafür, dass sich die Werke von der TT zurückzogen und sie ihren WM-Status verlor, doch sein Verlust setzte vor allem Morbidelli zu. Doch er entschloss sich 1973 zurückzukehren.

Er nahm Weltmeister Ángel Nieto unter Vertrag, doch statt auf den Titel zuzusteuern, gab es neben zweiten Plätzen auf dem Hockenheimring, in Spa und in Jarama sowie einem dritten Platz auf dem Salzburgring jede Menge Ausfälle. Nieto landete nur auf dem siebten WM-Rang und kehrte zu Derbi zurück. Morbidelli stellte die Weichen völlig neu, konnte den deutschen Van-Veen-Kreidler-Konstrukteur Jörg Möller gewinnen, und dieser zeichnete den Motor neu. Mit 43,9 x 41 mm war er nun langhubiger, und die Auslasskanäle standen nach vorn.

Gegen Saisonende 1974 begann die Möllersche Konstruktion ihre Flügel zu entfalten, Paolo Pileri stellte sie in Brünn auf die Pole-Position und wurde im Rennen Zweiter. 1975 konnte die Morbidelli niemand mehr stoppen, Pileri und Pier Paolo Bianchi belegten die ersten beiden Plätze in der WM. „Von da an war die schlitzgesteuerte Werks-Yamaha nicht mehr konkurrenzfähig“, erinnert sich der damalige Yamaha-Werkspilot Bruno Kneubühler.

Der Production-Racer

Morbidelli verwirklichte seinen alten Plan, verbündete sich mit der Waffenfabrik Benelli Armi und ließ käufliche Replica der Weltmeistermaschine auflegen. Noch auf der EICMA in Mailand im November 1975 gingen 60 Bestellungen für die 125er-MBA ein. 1976 gewann Pier Paolo Bianchi für Morbidelli die Weltmeisterschaft und verteidigte 1977 seinen Titel. 1978 wurde Eugenio Lazzarini mit seiner privaten MBA Weltmeister, und 1980 machte es ihm Bianchi gleich.

Zu dieser Zeit fuhren bereits drei Viertel des WM-Feldes mit MBA. Der zuverlässige italienische Renner bildete noch bis zum Ende der Zweizylinder-Ära die Basis für die Achtelliter-Klasse, nicht nur in der Weltmeisterschaft, sondern auch in den nationalen Meisterschaften. Die MBA sorgte auch für viele WM-Erfolge deutschsprachiger Stars – von Hans Müller und Bruno Kneubühler über die Waibel-Brüder bis zu Gustl Auinger. ■



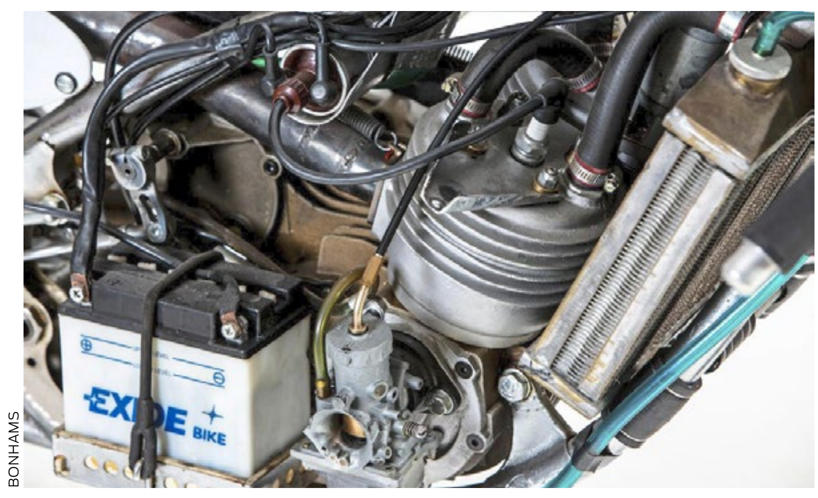
ARCHIV

Salzburgring 1971: Gilberto Parlotti (#5) zwischen Dieter Braun und Ángel Nieto



BONHAMS

Zweizylinder-Drehschiebermotor im italienischen Doppelschleifenrahmen



BONHAMS

Ringhinis Konstruktion orientierte sich an der erfolgreichen Suzuki RT67

TECHNISCHE DATEN



Morbidelli 125 (1971)

Motor	Wassergekühlter Zweizylinder-Zweitakter, drehschiebergesteuert
Bohrung x Hub	44,4 x 39,8 mm
Hubraum	123,2 ccm
Leistung	32 PS bei 14 000/min
Leergewicht	75 kg



BONHAMS

Im Vorderrad verzögerte eine kleine Doppel-Duplex



Sonnige Eingewöhn

Jonas Folger nutzte sein alljährliches Wintertraining, um sich mit einer Serien-BMW-S-1000-RR an die Eigenheiten des Hypersportlers aus München zu gewöhnen. Dabei erzielte der IDM-Superbike-Champ erstaunliche Rundenzeiten.

Von: **Imre Paulovits**

Es war schon seit vielen Jahren die gleiche Prozedur. Jonas Folger und Marcel Schrötter setzten sich mit einem Transporter voller Motorräder nach Spanien ab, um sich bei dem dort bereits brauchbaren Motorradwetter auf die Saison vorzubereiten. Die Strecken, die Örtlichkeiten, alles ist ihnen schon fast ein Jahrzehnt bekannt, trotzdem war dieses Jahr vieles anders. Nicht nur wegen all den Vorkehrungen, die man wegen Corona beachten muss, sondern auch, weil Jonas Folger erstmals eine BMW fuhr. Kein Superbike und auch keine M 1000 RR, „nur eine leicht modifizierte Serien-S-1000-RR", doch überhaupt die Tatsache, dass das Ausnahmetalent mit der deutschen Marke ausgerückt ist, um sich auf das Abenteuer seiner internationalen Rückkehr vorzubereiten, brachte Gänsehaut mit sich.

Nach einer Woche intensivem Radfahren, Pitbike- und Motocross-Training war es am vorletzten Wochenende dann so weit: In Almería rückte Folger erstmals mit der S 1000 RR aus. Wie gespannt alle um ihn herum sind, zeigte schon die Tatsache, dass Teamchef Michael Galinski extra nach Spanien geflogen war, um dabei zu sein. Und der deutsche Ex-Superbike-Meister und Meistermacher war beeindruckt. „Darüber, auf welchem Niveau Jonas Motorrad fährt, darüber brauchen wir nicht zu diskutieren. Aber wie schnell er in kürzester Zeit mit dem Serien-Ding war, das war schon beeindruckend. Da waren auch Scott Redding und Jack Miller mit den Serien-Ducatis nicht schneller."

> „Darüber, auf welchem Niveau Jonas Folger Motorrad fährt, brauchen wir nicht zu diskutieren. Aber wie schnell er mit der Serien-BMW war, beeindruckte."
>
> Michael Galinski

Wahnsinnszeiten

Das war aber erst der Anfang. „In Valencia ist Jonas dann 1.34,7 gefahren. Das ist schneller als die beste je gefahrene Moto2-Rennrunde! Obwohl Scott Redding drei Tage gefahren ist und Jonas nur einen, war er um eine Zehntel schneller als der Vizeweltmeister." Ein perfekter Einstieg also. Doch um nicht gleich in Euphorie auszubrechen: Es war halt nur ein Training und auch nur mit Serien-Motorrädern, auf den Einsatz-Maschinen in der WM wird ein ganz anderer Wind wehen. Zum einen haben alle WM-Spitzenpiloten viel mehr Erfahrung mit ihren Motorrädern, zum anderen ist die M 1000 RR ein ganz neues Motorrad, das erst entwickelt werden muss. Aber die Ausgangslage ist besser, als man es sich nur träumen lassen konnte. Vor allem wenn man bedenkt, dass Miller und Redding schon zuvor einige Tage mit der sündhaft teuren Panigale V4 S gefahren sind, diese ein aufwendiges Öhlins-Fahrwerk hat und als das schnellste Serien-Teil gilt, was ein Könner auf einer Rennstrecke bewegen kann. Da dürften einige Stammtischgespräche wohl ganz neu entfacht werden.

Jonas Folger schränkt auch ein: „Wir sind jetzt alle nur zum Training mit Serien-Motorrädern gefahren, und keiner hatte sein ganzes Team dabei, sondern hat nur sein Ding gemacht und nach Gutdünken am Fahrwerk gedreht. Natürlich ist nun fahrerisch ein Anhaltspunkt da, und es natürlich schön, wenn man



Jonas Folger in Almería: Mit dem Serienmotorrad schnelle Rundenzeiten in den Asphalt gebrannt

WORLDSBK



POHLMANN

Erste Ausfahrt: Der Ex-MotoGP-Pilot gewöhnte sich schnell an die BMW …



POHLMANN

… und hatte viel Spaß mit ihr



WORLDSBK

Da geht was: Zumindest mit dem Serien-Motorrad war Jonas Folger sogar schneller als die anwesenden WM-Favoriten

schneller ist, es ist aber noch nicht aussagekräftig."

Freude auf mehr

Aber die Tage haben auf alle Fälle einen großen Schwung Motivation mit sich gebracht. „Ich freue mich jetzt riesig auf das M-1000-RR-Superbike, weil die erste Erfahrung mit der BMW sehr positiv war. Ich hatte mit der S 1000 RR richtig viel Spaß, deswegen warte ich umso mehr darauf, auf die M aufzusteigen. Auf ein richtiges Werksmotorrad, auch um zu sehen, was da noch mehr geht. Das ganze Bike ist ja doch ziemlich anders, die Geometrie, die Leistung und so weiter. Ich fühle mich richtig gut, ich bin schnelle Zeiten gefahren, und ich glaube, das ist ein gutes Zeichen."

Was er in dieser Saison erreichen kann, kann Folger noch nicht richtig einschätzen. „Jetzt müssen wir erst einmal sehen, wann es überhaupt losgeht. Assen ist in der letzten Woche ja bereits nach hinten verlegt worden, jetzt sollte es am zweiten Maiwochenende in Estoril losgehen. Ich will bis dahin zusehen, dass ich noch richtig zum Fahren komme und mich und andere positiv überraschen kann."

Bleibt zu hoffen, dass das Paket von BMW wirklich in der Lage sein wird, mit der Spitze der Superbike-WM mitzuhalten. Die Luft dort ist sehr eng geworden, Jonathan Rea entwickelt die Kawasaki mit den Ingenieuren nunmehr seit sieben Jahren auf seine Belange, Yamaha hat einen riesigen Datenschatz von vielen schnellen Fahrern für die R1, Ducati arbeitet mit seinen MotoGP-Ingenieuren daran, die Panigale ganz nach oben zu bringen, und Honda treibt im zweiten Jahr der CBR 1000 RR-R auch einen gigantischen Aufwand. Aber BMW hatte schon die letzten zwei Jahre mit einem Super-Fahrwerk brilliert. Wenn bei der Neuen die ganze bisherige Erfahrung einfließt, könnte sie ein gutes Renn-Superbike werden. Wäre doch zu schön, wenn mit Jonas Folger das Märchen von den erfolgreichen Bayern an der Weltspitze nach 65 Jahren wieder auflebt. ■

DREI FRAGEN AN JONAS FOLGER



WIE LANGE WAREN SIE DIESMAL IN SPANIEN?

Wir sind am 6. Februar losgefahren und erst am 21. wiedergekommen. Das Training hat so ausgeschaut, dass wir in Almería und Valencia am Renntraining von Bike Promotion teilgenommen haben. Das in Valencia war allerdings nur für Lizenzfahrer, da waren richtig schnelle Leute dabei. Das Wetter war super, ich konnte die Zeit wirklich nutzen, um Fahrrad, Pitbike, Motocross und Motorrad zu fahren.

WELCHE ANDEREN FAHRER WAREN NOCH DABEI?

In Almería ist noch Jack Miller gekommen, Scott Redding war auf beiden Strecke dabei. Er ist in Valencia sogar drei Tage gefahren, ich nur einen. In Valencia waren noch Marvin Fritz und das YART-Team dabei, Marcel Schrötter war auch dabei und ist diesmal auch eine BMW gefahren. Es hat Spaß gemacht, mit schnellen Leuten zu fahren, und es war gutes Training.

WANN WERDEN SIE IHR EINSATZ-MOTORRAD FAHREN?

Geplant war am 4. und 5. März in Portimão, wenn es stattfindet. Dann ist geplant, dass wir mit dem endgültigen Einsatzmotorrad Ende März nach Jerez gehen und dann drei Tage testen. Ich bin auch sehr gespannt auf mein M-1000-RR-Werks-Superbike, bislang habe ich erst Bilder davon gesehen. Sie sollte aber jetzt bei Michael Galinski in der Werkstatt eingetroffen sein. In Spanien hatte mir Michael gesagt, dass sie jetzt kommt, bis ich zu Hause bin.

Supersport-WM

Fabrizio: Comeback

Der vierfache Superbike-WM-Sieger Michel Fabrizio bereitet sein Comeback vor. Er testete die Motozoo-Puccetti-Kawasaki ZX-6R in Vallelunga.

Von: **Imre Paulovits**

Zuletzt war der heute 36-jährige Michel Fabrizio 2005 in der Supersport-WM gefahren, in der Superbike-WM ist er letztmalig 2015 angetreten. Dabei war der Römer im Jahr 2003 Superstock-600-Europameister, 2009 belegte er als Ducati-Werksfahrer gar den dritten Endrang in der Superbike-WM und gewann vier WM-Läufe. Auch in der MotoGP war er mehrfach unterwegs. Doch seit seinem Rausschmiss beim Aprilia-Werksteam 2013 und den unglücklichen Auftritten in den beiden darauffolgenden Jahren hörte man international wenig von dem zuvor hochgelobten Talent. Zuletzt war Fabrizio in der italienischen Supersport-Meisterschaft unterwegs. Doch jetzt vertraut ihm ein neues Team sein Schicksal beim Einstieg in die Weltmeisterschaft an.

Motozoo Racing von Fabio Uccelli hat sich mit Puccetti Racing zusammengetan und vertraut auf die Erfahrung des werksunterstützten Partners mit der Kawasaki ZX-6R. Letzte Woche saß Fabrizio in Vallelunga nahe Rom im Sattel der Motozoo-Puccetti-Kawa und testete zwei Tage lang. Doch kaltes Wetter und feuchte Stellen am zweiten Tag machten es ihm nicht leicht. „Es war aber schon ein emotionales Gefühl, wieder mit einem Top-Motorrad zu fahren und von vier Mechanikern bedient zu werden. Ich freue mich schon auf meine Rückkehr“, gestand Fabrizio. ■



WORLDSBK

Michel Fabrizio: Zwei Testtage in Vallelunga mit der Motozoo-Kawasaki

IDM Supersport 600

Fährt Kevin Wahr?

Wird Kevin Wahr die IDM-Supersport-600 als Fixstarter fahren? Obwohl er 2020 in Hockenheim bei seinem Gaststart beide Rennen gewann, ist dies unwahrscheinlich.

Von: **Anke Wieczorek**

Dem Chef des niederländischen MVR-Teams, mit dem Wahr zuletzt an den Start ging, hat er bereits reinen Wein eingeschenkt. „Ich habe Mart van Roj gesagt, er soll lieber ohne mich planen“, erzählt Kevin Wahr. Dabei hatte der Yamaha-Fahrer aus Nagold noch im September 2020 aus dem Stand heraus einen Doppelsieg in der IDM Supersport 600 gefeiert und sich damit in Hockenheim nach längerer Abstinenz überzeugend zurückgemeldet. Trotzdem meint Wahr: „Ich weiß nicht, ob ich eine ganze Saison hinbekomme und auch will. Es gibt ein zeitliches Problem. Ich arbeite in unserem Familienunternehmen und habe selbst eine Familie. Meine Tochter ist neun Monate alt. Wenn ich Freizeit habe, gibt es andere Dinge als die Investition in den Rennsport.“

Ein Hauch von Unentschlossenheit klingt dennoch durch. Der Supersport-600-Meister von 2013 gesteht: „Völlig ad acta ist das Thema nicht, aber eine komplette Saison zu fahren, ist unrealistisch.“ ■



EISELE

Kevin Wahr: Mit der MVR-Yamaha Doppelsieger beim Gaststart in Hockenheim

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Der Superbike-WM-Lauf in Assen, der ursprünglich am 23. April die diesjährige Weltmeisterschaft eröffnen sollte, wurde auf den 23.–25. Juli verschoben. Die Behörden hatten in der Region das Verbot von Großveranstaltungen bis zum 1. Juni verlängert. Der Grand Prix ist für das letzte Juni-Wochenende geplant. Deshalb wurde die holländische Superbike-WM-Runde als fünfte Veranstaltung des diesjährigen Kalenders auf das letzte Juli-Wochenende gelegt, vor die Sommerpause, die den ganzen August dauert. Die Superbike-WM beginnt nun voraussichtlich am 9. Mai in Estoril.

ENDURANCE-WM

YART-Yamaha-Pilot Niccolò Canepa verletzte sich letzten Dienstag beim Test des Teams in Valencia. Sein gebrochener linker Fuß und das Sprunggelenk wurden am Mittwoch in Barcelona operiert. Die Heilung sollte nicht länger als sieben Wochen dauern, so wäre Fabrizio rechtzeitig fit zum WM-Auftakt am 17. April in Le Mans. „Keine Panik“, versichert Teamchef Mandy Kainz. „Wir haben noch Marvin Fritz und Karel Hanika, dazu Michael Laverty als Reservefahrer, wenn es bei Niccolò doch etwas länger dauern sollte.“

AUSTRIAN JUNIOR CUP

Die Teilnehmerliste des Austrian Junior Cups steht. 21 Jugendliche werden dabei sein, unter ihnen auch drei Deutsche sowie zwei junge Frauen. Mitinitiator Hubert Trunkenpolz freut sich: „Das Durchschnittsalter der Teilnehmer von 15 Jahren motiviert uns sehr, das gesetzte Ziel erreichen zu können. Wir sind gespannt auf die Leistungen der jungen Burschen und Mädchen.“ Fünf Rennen stehen auf dem Programm, das erste am letzten Mai-Wochenende in der Speedarena Rechnitz, das letzte am 29. August am IDM-Rennwochenende auf dem Red Bull Ring.

Ich konnte schneller fahren

Nach 21 Jahren wurde Corona-bedingt die Eisspeedway-Weltmeisterschaft vorletzte Woche in Togliatti nur an einem Wochenende entschieden. Völlig überraschend gewann im Stechen gegen Igor Kononov der 24-jährige Dinar Valeev seinen ersten internationalen Titel.

Von: **Thomas Schiffner** und **Anton Terebenin**



GOOD SHOOT/REYGONDEAU

Wann und wie sind Sie zum Eisspeedway gekommen?
Im Jahr 2011 bin ich zum Eisspeedway gekommen. Ich nahm an einem Trainingscamp mit Vladimir Lumpov teil. Es waren vier Jungs, die teilnahmen – und ich war der Beste der Vier, so begann ich mich zu engagieren.

Was machen Sie außerhalb des Eisspeedway und in den Sommermonaten?
Während der freien Tage zwischen den Rennen fahre ich Cross Country auf einer 450er-KTM, oder ich mache Skilanglauf in den Wäldern. Im Sommer nehme ich an Motocrossrennen teil und trainiere dreimal pro Woche, damit ich die Geschicklichkeit auf dem Motorrad nicht verliere.

Vor dem Finale in Togliatti waren Sie nie unter den ersten zwei einer Weltmeisterschaft, durften nie für das russische Nationalteam starten und konnten sich erst in diesem Jahr auf Rang 3 der Russischen Einzelmeisterschaft platzieren. Haben Sie in Togliatti an Ihre Titelchance geglaubt?
Ja, mein Name wurde bei den Favoriten nicht genannt, weil ich nie zu den drei oder vier besten Fahrern gehört hatte. Natürlich habe ich Respekt gegenüber den anderen Fahrern. Aber nach den Resultaten am Samstag war ich am Sonntag mit meinem Herzen und mit meiner ganzen Kraft dabei. Ich versuche immer, meine Fähigkeiten zu verbessern und mich als Fahrer weiterzuentwickeln.

> „Ich ging raus ins Stechen, ohne mir Gedanken zu machen, wie zu einem Training.“
>
> Dinar Valeev

Was sagen Sie dazu, dass die WM an einem Wochenende entschieden wurde?
Wir haben uns schon im Sommer auf die Meisterschaft vorbereitet, aber jetzt konnten wir nur zwei Rennen fahren. Wir hatten auch nur eine kurze Winterperiode, so dass wir wenig trainieren und wenig andere Rennen fahren konnten. Wir planen jetzt schon wieder die Sommersaison, um uns auf das nächste Jahr vorzubereiten. Aber es war gut, wenigstens diese zwei Rennen zu haben.

Wie sind Sie das Rennen angegangen?
Ich war auf das Rennen sehr gut vorbereitet. Ich habe mir über nichts Gedanken gemacht. Mein Trainer Nikolai Krasnikov hat mir gesagt, ich soll alles beiseite lassen, über nichts nachdenken. Vor den letzten beiden Rennen fühlte ich mich gut, ich fokussierte mich darauf, ohne an etwas anderes zu denken. Ich ging raus wie zu einem Training.

Erklären Sie uns den Ablauf des Stechens gegen Igor Kononov aus Ihrer Sicht.
In dem Moment, als ich sah, dass Kononov vor mir ist, sagte ich mir, ich habe noch genügend Gelegenheiten zu überholen, eine Kurve und dann noch eine Kurve. Ich konnte schneller fahren als er, und ich wusste, dass eine Sekunde alles wieder ändern kann. Ich war daher nicht nervös und konnte ihn in der letzten Kurve überholen.



SCHIFFNER

Die Entscheidung: Valeev gewinnt das Stechen gegen Kononov (#911)



Dinar Valeev

Geburtstag: 25. August 1996
Geburtsort: Izhevsk (RUS)
Herkunftsland: Russland

WM-KARRIERE
2017: Einzel-WM, Platz 4
2018: Einzel-WM, Platz 5
2019: Einzel-WM, Platz 3
2020: Einzel-WM, Platz 3
2021: Weltmeister, russische Meisterschaft, Platz 3

HOBBYS
Motocross, Skilanglauf

Welche Rolle spielte Nikolai Krasnikov für Ihre Karriere und den WM-Sieg?
Nikolai Krasnikov hat mir geholfen, mein professionelles Team aufzubauen. Er hat mir zwei Mechaniker vermittelt. Marat Kuyokov tunt meine Motoren, und Aleksandr Rodin kümmert sich um Getriebe und Räder. Wir drei stellen die Power und das Team, so funktioniert das sehr gut.

Welche Pläne haben Sie für die Zukunft?
Ich möchte die Meisterschaft öfter als einmal gewinnen. Ich will wieder Weltmeister werden und Meister von Russland. ■

ALIGN MEDIA

Vorsprung schmilzt

Cooper Webb (KTM) gewinnt auch das zweite Rennen der Supercross-WM in Orlando. Der deutsche Honda-Pilot Ken Roczen lässt als Vierter Federn, in der WM-Tabelle wird es eng. Platz 3 schaffte GasGas-Star Justin Barcia trotz eines heftigen Abflugs im Training.

Von: **Frank Quatember**

Von 17 Runden der Supercross-WM sind acht gefahren und Halbzeitmeister ist der Thüringer Ken Roczen. Doch wie im Fußball und vielen anderen Sportarten ist dieser Titel wertlos; am Ende wird abgerechnet. Das Momentum spricht für Roczens härtesten Kontrahenten Cooper Webb. Nach dessen Doppelsieg in Orlando schmolz der Vorsprung von Roczen dahin wie Eis in der Sonne.

Bereits im Zeittraining zeigte Webb, dass er mit der schweren und rutschigen Strecke keine Probleme hatte. Ken Roczen legte zwar zunächst eine schnelle Runde hin, stürzte aber im zweiten Trainingslauf.

Das Blatt wendete sich jedoch im ersten Vorlauf komplett, denn Roczen ließ die Muskeln spielen und gewann den Start entschlossen gegen Justin Barcia. Und das im eigens kreierten FOX-Outfit als Hommage an F1-Superstar Lewis Hamilton! Während der Deutsche sicher seine Führung verwaltete, blieb Cooper Webb an einem Strohballen hängen und kam nur als Vierter in das Ziel. Hinter Sieger Roczen belegten Adam Cianciarulo und Martin Davalos die Plätze.

Roczen am falschen Gate

Im zweiten Vorlauf konnte Jason Anderson auf der Werks-Husqvarna seinen Formanstieg bestätigen und setzte sich zwei Kurven vor dem Ziel mit einem humorlosen Blockpass gegen Marvin Musquin durch.

Das Finale der 450er-Klasse startete furios. Justin Barcia schoss nach toller Reaktion am Gatter zum Holeshot – was für ein märchenhaftes Comeback nach dem äußerst schmerzhaften Trainingssturz am Morgen! Ken Roczen versemmelte den Start komplett, musste zweimal auf der Geraden kuppeln und kam nur auf P22 aus der Startkurve. Das gab es lange nicht. Roczen: „Das war leider das falsche Gate. Meine Spur war nach dem 250er-Finale nicht mehr in Ordnung, da war eine große Kante drin. Ich fuhr mit dem Vorderrad rein und es ging hoch." An der Spitze wurde es vogelwild, Cianciarulo ging in Front und Marvin Musquin legte im Waschbrett ein wildes Tänzchen hin, blieb aber auf der KTM sitzen. Davon unbeeindruckt bewies Webb erneut, dass er ein Rennfuchs ist, nutzte die Schwächen der Konkurrenz und übernahm Platz 2. Kurz vor Rennhälfte war Cianciarulo fällig, Webb ging mit einem herrlichen Pass am Kawasaki-Piloten vorbei.

In der Zwischenzeit hatte sich Ken Roczen durch das stark besetzte Feld gekämpft und versuchte alles, um möglichst nah an Webb heranzukommen. „Denn jeder Punkt zählt im Titelkampf", wie der legendäre Ricky Carmichael als Co-Kommentator richtig bemerkte. An der Spitze entwickelte sich hinter Webb ein harter Kampf um Rang 2 zwischen Cianciarulo und Musquin, der erst durch einen schweren Sturz des Kawa-Fahrers im Waschbrett entschieden wurde. Für Cianciarulo war das Rennen damit beendet.

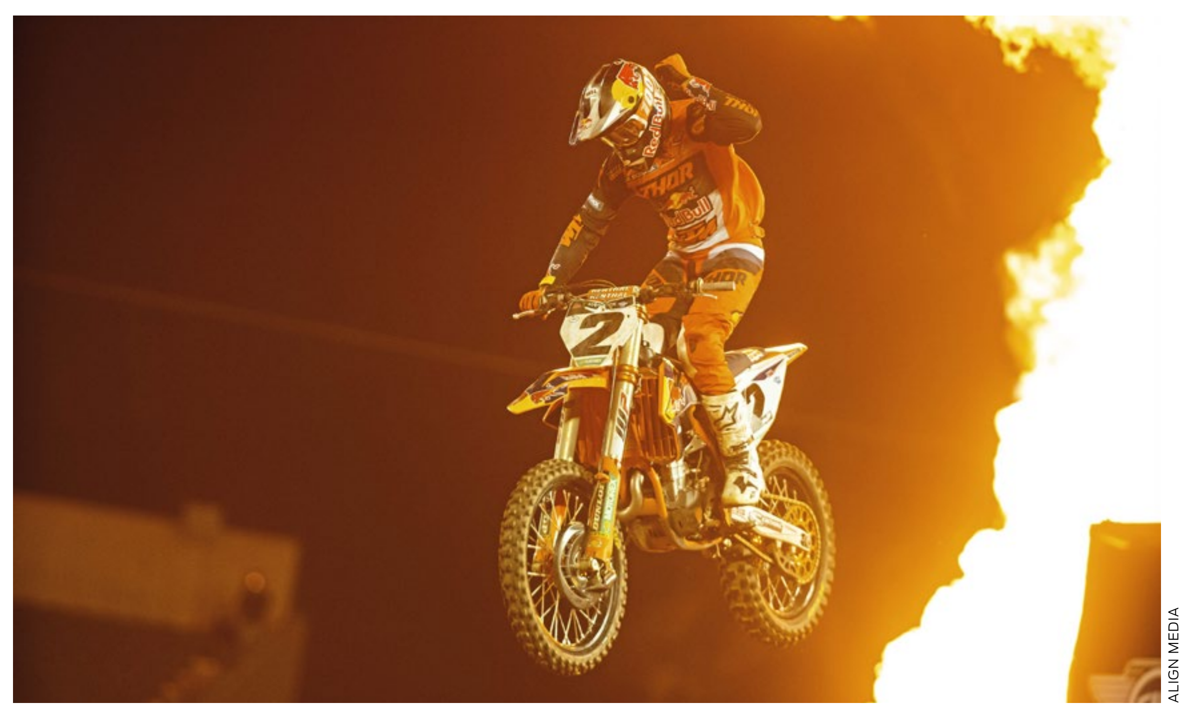
GasGas behauptet Platz 3

Im Kampf um Platz 3 bot sich ein ähnlich spannendes Bild, Justin Barcia musste sich gegen die Angriffe von Eli Tomac zur Wehr setzen, der wiederum hart von Ken Roczen bedrängt wurde. Ein Fest für die Fans. Es dauerte zwar



HRC

Nicht im Minus: Ken Roczen verpasste Platz 3 knapp


ALIGN MEDIA

Dritter Sieg für Nummer 2: Cooper Webb verkürzte seinen Rückstand auf Roczen auf sechs Punkte

lange, bis der deutsche Honda-Star einen Fehler von Tomac ausnutzte und versuchte, in der verbleibenden kurzen Zeit noch verzweifelt das Hinterrad von Barcia und Platz 3 zu erreichen.

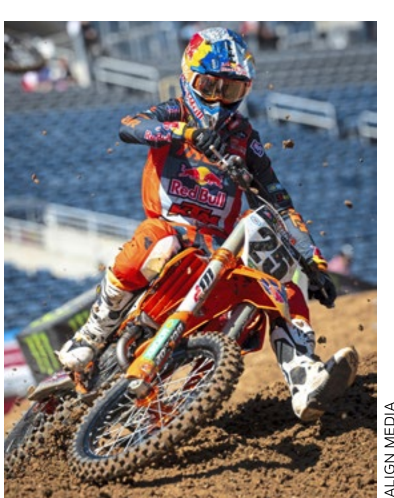
Doch das Wunder fand nicht statt, Kenny verpasste das Podium und muss nun vor dem nächsten Rennen in zwei Wochen in Daytona unbedingt den Resetknopf drücken. Sein Vorsprung vor Webb beträgt nur noch zarte sechs Pünktchen! „Klar hab ich ein paar Punkte verloren, aber ich bin nicht im Minus. Da ist noch Platz! Schade, dass ich Eli nicht früher passieren konnte, dann wäre das Podium noch möglich gewesen“, so Roczen.

Erzrivale Webb war auf dem Podium etwas ausgepumpt: „Das war ein schöner Kampf mit Adam, das ganze Rennen über war ich in meiner Komfortzone. Ich glaube, Orlando ist jetzt meine zweite Heimat. Dass Marvin am Ende noch aufkam, wundert mich nicht, schließlich weiß ich, wie stark er ist, weil ich jeden Tag mit ihm trainiere.“ Ganz im Gegensatz zu Webb wirkte Musquin frisch und strapazierte wie so oft das Mikrofon: „Ich bin froh, dass ich Barcia passieren konnte, was ja nicht so einfach ist. Das Waschbrett war sehr schwer, und mir ging immer im Kopf herum: Mann, sei nur vorsichtig! Klar wollte ich Cooper noch einholen, aber gleichzeitig wollte ich keinen großen Fehler machen.“

Der Drittplatzierte Justin Barcia bleibt zum Erstaunen vieler Experten weiterhin auf Podiumskurs und könnte ganz gegen seinen Ruf in dieser Saison bis zum Schluss im Rennen um die Plätze an der Sonne bleiben. „Es war ein harter Tag, der Crash im Training hat mich ganz schön ausgeknockt“, schilderte der 28-Jährige seinen Renntag. „Ich habe auch mit dem Track Probleme gehabt. Hat mich an die Strecken an der Westküste erinnert, wo ich mich nie wohlgefühlt habe. Aber mein Team hat hart gearbeitet, um mich wieder in Form zu bringen. Und das hat dazu geführt, dass ich im Finale am Start so gut war.“

Jason Anderson, SX-Champion von 2018, machte auch im Finale einen guten Eindruck. Der Husky-Pilot fuhr ein konstantes, aber unspektakuläres Rennen, bis er kurz vor Ende einen Gang zulegte und plötzlich am Hinterrad von Tomac auftauchte. Anderson zeigte wenig Respekt vor dem Titelverteidiger und beide lieferten sich einen kurzen Kampf um Platz 5, den Anderson energisch für sich entschied.

Mit viel Interesse wurde der erste Start von GP-Star Max Anstie bei einem Supercross in den USA beobachtet. Der Brite schaffte es mit seiner Suzuki nach hartem Kampf im Vorlauf gegen Dean Wilson in das Finale. Dort zahlte er allerdings nach schlechtem Start auf Rang 18 im Ziel Lehrgeld. Riesenrespekt für Anstie (27), der in der Vorbereitung am letzten Trainingstag heftig stürzte und die ersten sieben Runden der WM verpasste. ■


ALIGN MEDIA

Doppelsieg: Musquin auf KTM

SUPERCROSS-WM

Orlando (USA), 20. Februar

Pos.	Fahrer	Marke
1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Marvin Musquin (F)	KTM
3.	Justin Barcia (USA)	GasGas
4.	Ken Roczen (D)	Honda
5.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
6.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
7.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
8.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
9.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
10.	Justin Bogle (USA)	KTM
11.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
12.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
13.	Broc Tickle (USA)	Honda
14.	Shane McElrath (USA)	Honda
15.	Vince Friese (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 8 von 17 Läufen

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Ken Roczen	180 Punkte
2.	Cooper Webb	174
3.	Eli Tomac	149
4.	Justin Barcia	136
5.	Marvin Musquin	133
6.	Malcolm Stewart	125
7.	Zach Osborne	123
8.	Adam Cianciarulo (USA), Kawa	120
9.	Aaron Plessinger	113
10.	Dylan Ferrandis	109
11.	Jason Anderson	100
12.	Justin Brayton	86
13.	Joey Savatgy	84
14.	Broc Tickle	62
15.	Dean Wilson	57

NACHRICHTEN

HARD ENDURO WM-KALENDER STEHT

Nach Bekanntgabe der von Promoter WESS GmbH durchgeführten Hard Enduro WM durch die FIM wurde nun bereits ein Kalender mit acht Veranstaltungen in acht Ländern, davon ein Event in den USA, veröffentlicht. Das Finale bildet das GetzenRodeo in Sachsen im Oktober.

7.—9.5. Extreme XL Lagares (P)
3.—6.6. Erzbergrodeo (A)
10.—11.7. Abestone Hard Enduro (I)
27.—31.7. Red Bull Romanicas (RO)
13.—15.8. Red Bull TKO (USA)
11.—12.9. Hero Challenge (PL)
1.—3.10. Hixpania Hard Enduro (E)
29.—30.10. GetzenRodeo (D)

EIS-EM WIEDER VERLEGT

Die Eisspeedway-Europameisterschaft 2021, ursprünglich am 13.03. in Tomaszow Masowiecki geplant, wurde vor zwei Wochen vermutlich wegen der Nichtzulassung von Zuschauern auch in Polen auf den 6. März nach Sanok verlegt. Vergangene Woche gab Promoter SpeedwayEvents den dritten Termin bekannt: 4. Dezember, wieder Tomaszow Masowiecki.

SPEEDWAY U21-TEAM-WM OHNE DEUTSCHLAND

Die FIM legte den Austragungsort der Speedway-Team-U21-WM fest: 27.08. in Bydgoszcz (PL). Da wegen Corona weniger Verbände als sonst meldeten, gibt es in 2021 keine Semifinals, sondern nur ein Finale mit 7 Teams. Weil der DMSB 2020 alle Nationalmannschaften bei der FIM frühzeitig abgemeldet hatte, schauen die deutschen Junioren auch diese Saison nur zu.

US-PREMIERE FÜR THURY

Beim Supercross in Orlando war es so weit: Der Chemnitzer Dominique Thury (28) durfte zum ersten Mal für sein Yamaha-Team in der Lites-Klasse starten. Thury überraschte positiv, qualifizierte sich für die Vorläufe und verpasste seine erste Finalteilnahme nur um Haaresbreite.

MOTOR SPORT aktuell MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alvis



1934 Alvis Speed 20 SB, einer von nur 41 Fahrzeugen! 1A Original Details € 129.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Aston Martin



Rapide, EZ 10/2011, 45750 km, 350 kW (476 PS), silber blonde, Sitzbel., 700W Premium Sound, Schaltwppen, Scheckh. bei AM, Dt. Fzg., Carplay, uvm., 64.889,- €. Nussbaumer-Automobile, Nikolei Nussbaumer, Frankfurter Str. 83, 97082 Würzburg, Tel. 0931/612020, www.2xN.de H

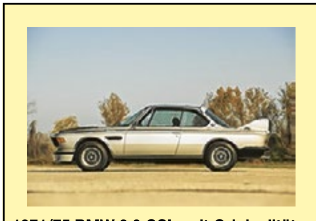
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55824



BMW

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H

Privat sucht Continental GT3-R, Preis bis 130.000,- €. Angebote an: 007auto@web.de



1971/75 BMW 3.0 CSL, mit Originalitätsnachweis / Historie ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

BMW Alpina



Alpina B5 Biturbo Touring Allrad, Neuwagen, rhodonitsilber-met. / Leder Exklusiv Nappa schwarz, Vollausstattung mit Night Vision. 125.890,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 15,4; außerorts 8,3; kombiniert 10,9; CO2-Emission kombiniert 248 g/km, Effizienzkl. E. Autohaus Unterberger GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, unterberger.cc H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55817

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!
Neu u. gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de Tel. 04332/1419 H



1936 Jaguar S.S. 100 Roadster, einer der Erstgebauten! Rennhistorie! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



F-Type, 2015, 46000 km, Autom., Klappe, 20", 38.000,– €. Tel. 0172/2303022

XK, 86000 km, 283 kW (385 PS), weiß, Klima, 28.000,- €. 79862 Höchenschwand, Tel. 07755/9397009

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55747

Mercedes



E 350 AMG Cabrio Sammlerstück Mod. 2011, im Originalzustand, lückenlos MB Scheckheft, nur 83000 km, inkl. Winterräder, 22.900,- €. Tel. 0170/6823950



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55780

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



1938 Mercedes 540K Cabriolet B, der Beste? Siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Privat, Barzahler, sucht SLS Coupé, möglichst erste Hand, wenig km, unfallfrei. Seriöse Angebote unter Tel. 0172/6075100



2013 Mercedes SLS AMG Black Series, mit wenig km und Wartungsnachweisen ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



1934-1939 Mercedes 500/ 540 K Spezialroadster, für Sammlung ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



1993/2018 Mercedes G-Kl. Cabrio V8, bis max. 50.000 km, mögl. Limited Ed. ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006,www.cargold.com H

Porsche

Privat sucht top gepflegten 991 Targa 4 S, bis 40000 km, max. 2. Hd., Tel. 0176/17911791



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H



2010 Porsche 997 GT3 RS 3.8, erst 19.375 km! Deutsch, € 149.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Beratung - Verkauf - Service



Direkt vom Importeur

Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com



www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de

Smart

www.berlin-tuning.com H



ForTwo cabrio - BRABUS Ultimate E Shadow, 0 km, 68 kW (92 PS), Shadow Grey glänzend, Leder, Klima, 64.855,- € (MwSt. awb.), Verbr: 13 kWh/100 km, Kl. A+. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-777 0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55791

Versicherungen



MOTORSPORT VERSICHERUNGEN





Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 11/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

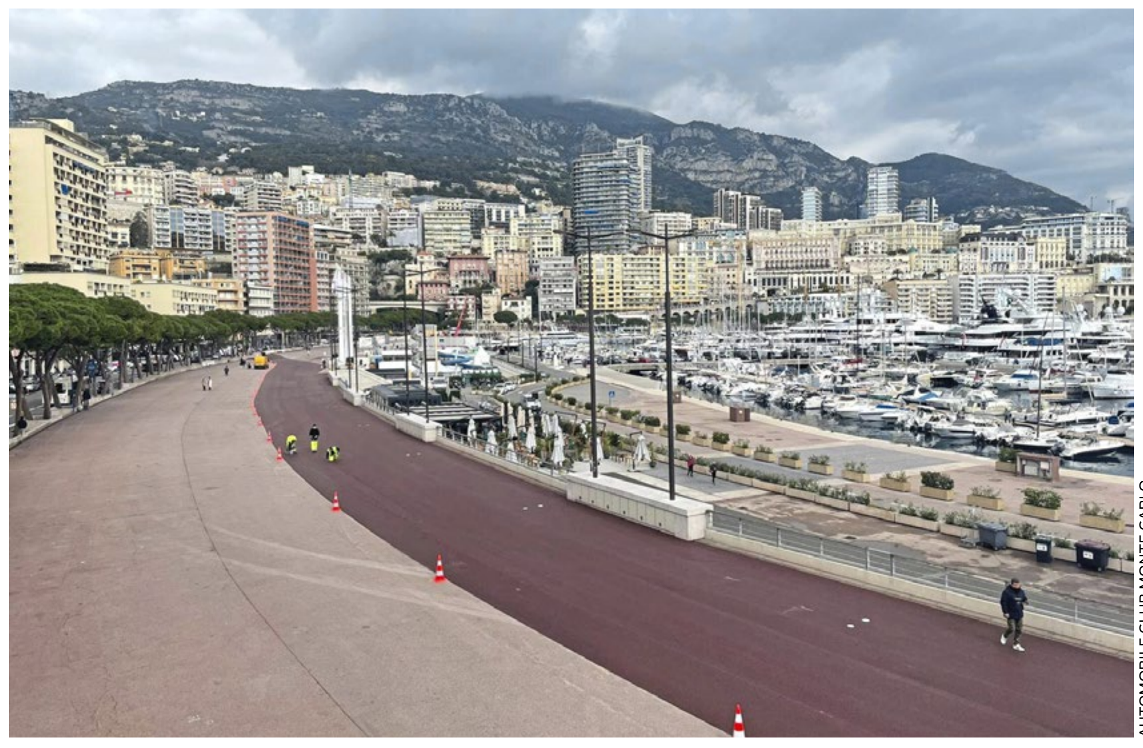
PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl — Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift — Datum

Leserbriefe



AUTOMOBILE CLUB MONTE CARLO

Neue Boxengasse in Monte Carlo: Trotz Corona wurde schon mit den Vorbereitungen auf den Grand Prix im Mai begonnen

Weniger Spannung

zum neuen Hamilton-Vertrag
MSa 09/2021

Schade. Ein George Russell bei Mercedes hätte der Formel 1 gutgetan. Sie wäre ein wenig spannender geworden. Und weniger (Welt)-Politik gäbe es auch.

Erhard Püntener
CH-5445 Eggenwil

Es gab vor Lewis Hamilton schon viele große Stars in der Formel 1. Wenn sie ausgestiegen sind – ob freiwillig oder unfreiwillig – drehte sich die F1-Welt weiter. Kurz darauf gab es meist einen neuen Star. Dann wurde darüber debattiert, wer nun der größere und der bessere war. Das wird auch bei Lewis Hamilton so sein. Ob ich ihn vermissen werde? Nö, ich glaube nicht.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Ende trotz Erfolg

zum Aus von Schnitzer
MSa 07/2021

Treffender kann der Rückblick auf Schnitzer nicht formuliert werden. Es ist nach wie vor schade, dass sich kein Investor gefunden hat. Die Erfolge sind doch die beste Bewerbung. Vielleicht hätten die Großkopferten bei den Bayerischen Motorenwerken die Leitung ihres Formel-E-Projektes in die Hände von Schnitzer geben sollen. Dann wäre Erfolg garantiert gewesen und es wären dadurch Arbeitsplätze gesichert. So wurde viel Porzellan zerschlagen.

Herbert Steinig
D-60385 Frankfurt Main

E-Fuels statt E-Antrieb

zur ETCR-Vorstellung
MSa 08/2021

Schön bunt ist der 680-PS-Hyundai ja! Und dass E-Autos schnell und in Beschleunigungswerten echt brachial sein können, ist eine Tatsache. Nun, in Oschersleben würden die ca. 55 km für 15 Runden „reich weiten". Und nach etwa 21 Minuten wäre dann Schluss. Wenn sich der Motorsport eine politische Daseinsberechtigung erhalten will, muss der Wechsel auf E-Fuels mit der passenden Motorentechnik gelingen. Für deren Einsatz in der Straßenserie sollten sich auch Tankstellenketten interessieren.

Michael Thomae
D-32427 Minden

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88, Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Täglich, Mittwoch, 24. Februar bis Montag, 01. März

je 19.50	Top Speed Classic	eoTV**

Freitag, 26. Februar

ab 17.30	Formel E Diriyyah, Vorb. & 1. Rennen **LIVE**	Pro 7 MAXX
ab 17.50	Formel E Diriyyah, Vorb. & 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
18.00	Formel E Diriyyah, 1. Rennen **LIVE**	ORF Sport+*

Samstag, 27. Februar

04.55	Supercars Bathurst, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
13.55	Formel E Inside – Mercedes (Reportage)	SAT.1
16.40	Trophée Andros, Isola 2000	Motorvision TV*
ab 17.00	Formel E Diriyyah, Vorb. & 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
ab 17.50	Formel E Diriyyah, Vorb. & 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
19.20	Planai Classic Rallye 2018	eoTV**

Sonntag, 28. Februar

04.55	Supercars Bathurst, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
12.00	Rallye-WM Arctic, Power Stage **LIVE**	Servus TV
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
21.00	NASCAR Cup Series, Homestead **LIVE**	Motorvision TV*
23.30	Rallye-WM Finnland, Highlights	Sport 1

Montag, 01. März

21.35	Goodwood Festival of Speed	eoTV**

Motorrad

Samstag, 27. Februar

ab 12.45	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 16.10)	Motorvision TV*

Montag, 01. März

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.55)	Motorvision TV*

Dienstag, 02. März

ab 16.30	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 26. Februar

ca. 10.10	12h Mugello, Qualifying **LIVE**	24hseries.com
ca. 14.00	12h Mugello, Rennen, Teil 1 **LIVE**	24hseries.com
21.00	Rallye-WM Finnland, Highlights 1. Tag	redbull.tv

Samstag, 27. Februar

ca. 11.00	12h Mugello, Rennen, Teil 2 **LIVE**	24hseries.com
21.00	Rallye-WM Finnland, Highlights 2. Tag	redbull.tv

Sonntag, 28. Februar

21.00	Rallye-WM Finnland, Highlights 3. Tag	redbull.tv

*kostenpflichtig **auch im kostenlosen Sender-Livestream auf www.eotv.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

25.–28.02.	Rallye-WM, Arctic Rally	FIN
26./27.02.	Formel E, Diriyyah (Riad)	KSA
26./27.02.	24h Series, 12h-Rennen Mugello	I
27./28.02.	Supercars Australien, Bathurst	AUS
28.02.	NASCAR Cup Series, Homestead/Florida	USA

Motorrad

– keine aktuellen Termine –

Vorschau



RED BULL

F1-Präsentation RB16M: Red Bull stellt den Mercedes-Herausforderer vor



PORSCHE

Formel E Saudi Arabien: Die siebte Elektro-Saison beginnt mit zwei Rennen



WRC

WRC Arctic Rallye Finnland: Schneegestöber auf den Pisten Lapplands



MOTOGP

Teamvorstellung Suzuki: Wie sieht das neue Aufgebot des Weltmeister-Teams aus?


FRÜHER:
MASSSTÄBE
SETZEN.
HEUTE:
MESSLATTE
HOCHHALTEN.
Motor Klassik
YOUNGTIMER
DIE KULT-KLASSIKER DER 70ER, 80ER UND 90ER
FEBRUAR/MÄRZ 2021
Kauf-Check Fiat Barchetta
So schön, so günstig
Restaurierung Ford Taunus
Neues Leben für die Kult-Karre
Daihatsu Copen & Ford Streetka
Klein, offen, cool
KOMPRESSOR-POWER!
Mercedes
E 55 AMG
mit 476 PS!
Jaguar
S-Type R
mit 395 PS!
10 Allradler mit mächtig Qualm
Buchhalter-Mercedes 200
Wenn Verzicht glücklich macht
Unvernünftiger Kauf für 690 €
Es lebe der Heckantrieb!
Winterspaß im Ford Sierra
YOUNGTIMER – ECHTE TRÄUME LEBEN LÄNGER
TELEFON
0711 32068888
E-MAIL
ams@dpv.de
ONLINE
www.motor-klassik.de/yt